ŚWIATOWID

5 PAŹDZIERN. 1935
NUMER ZAWIERA
28 STRON DRUKU
CENA 60 GR.
W CZECHOSŁOWACJI Kc. 2.20.

Z WYSTAWY DROGOWEJ W WARSZAWIE



Wspaniały wyraz samowystarczalności kraju w dziedzinie budowy dróg i rzeczową ilustrację stanu jego motoryzacji, dała doskonale zorganizowana w Warszawię Wystawa Drogowa. Prawdziwie imponujący udział wziął w niej znany koncern górniczo-hutniczy z Katowic — Wspólnota Interesów, którego eksponaty jak: łamacz kamieni, walec drogowy, nowoczesne słupy do lamp, drogowskazy, blacha falista i t. d. budziły powszechne zainteresowanie.

BEZDROŻA W POLSCE MUSZĄ SIĘ STAĆ DROGAMI!

Myśl przewodnia Wystawy Drogowej w Warszawie.

Doceniając w pełni znaczenie problemu drogowego i motoryzacyjnego w Polsce, w związku z Wystawą Drogową w Warszawie, redakcja „Światowida“ poświęca niniejszy numer prawie wyłącznie tym zagadnieniom. Red.

U wejścia na wystawę drogową w gmachu Politechniki warszawskiej, zamieszczono obraz przedstawiający Piasta-kołodzieja. Słusznie: jesteśmy jedynym narodem i jedynem państwem, któremu historyczna legenda daje za pierwszego władcę patrona komunikacji.

Możemy z tego być dumni i szukać w tem głębszego znaczenia, żeśmy w legendarnem zaraniu swoich dziejów umieli ocenić doniosłość rzemiosła i ważność cywilizacyjną dróg, że nasza historyczna legenda oznacza gloryfikację jednego z najważniejszych technicznie wynalazków ludzkich. Smutny jednak obrót dziejów, który na półtora blisko stulecia oddał nas pod władzę obcych zaborców, sprawił, że w najważniejszym ostatnim okresie nowożytnej historji rządy zaborcy najbardziej barbarzyńskiego zrobiły z dwóch trzecich naszych ziem kraj najbardziej upośledzony pod względem komunikacyjnym w Europie. Bez naszej winy w wieku XIX-tym, kiedy wszystkie państwa europejskie rozbudowały u siebie sieć dróg, jako podstawę rozwoju gospodarczego kraju, nasz kraj pozostawał krajem bezdroży. Pod względem komunikacyjnym odziedziczyliśmy po zaborcach ogromny spadek — do zdobycia.

Zpowodu obecnej wystawy nasuwa się łatwy dowcip: nie mamy dróg, mamy za to wystawę drogową. W tym popularnym żarcie jest jednak więcej prawdy, niż zwykle bywa w żarcie: nie połowa, ale cała prawda. Prawda, którą trzeba ujrzeć z właściwej strony: właśnie dlatego, że mamy tak mało dróg, Wystawa Drogowa jest u nas bardziej aktualna, niż gdziekolwiek. Uprzytamnia ona — *jak wiele* w tym kierunku *mamy do zrobienia*, ile zrobić *można* i ile zrobić *trzeba*.

Uprzytamnia ona także, że w tej dziedzinie co można było, zrobiliśmy i że mamy wszystkie warunki, aby wysiłkiem ogromnym, który jest jednak nieunikniony, pokryć Polskę siecią dróg, odpowiadającą potrzebom naszego życia gospodarczego i kulturalnego. Mamy ludzi i mamy materjały, mamy umiejętnych budowniczych dróg i mostów a uczelnie nasze wychowują całe zastępy młodzieży, specjalizującej się w tym kierunku, mamy przemysł budowlano-drogowy, który potrzebuje tylko zachęty i zrozumienia ze strony społeczeństwa zarówno jak rządu, aby osiągnąć wysoki stopień rozwoju.

Wystawa ta pod tym względem jest bardzo pouczająca. Począwszy od hallu pod kopułą w gmachu Politechniki, gdzie umiejętnie wyzyskano „serpentynę“ schodów dla uplastycznienia projektowanego „szlaku Marszałka Piłsudskiego“, z Zakopanego przez Kraków do Wilna, wszystko tu jest zgrupowane umiejętnie, metodycznie, z uwzględnieniem czynnika propagandowego zarówno jak pedagogicznego — aby stworzyć zupełny i zajmujący obraz ważności dróg wogóle, ich znaczenia, ich roli w rozwoju gospodarczym, technicznym i kulturalnym każdego kraju i całej ludzkości, jak stanu dróg w Polsce, braków tego stanu i możności ich pokrycia. Tablice graficzne, wykresy, modele, mapy, rysunki, stare sztychy, obrazy, sale przedstawiające prace poszczególnych samorządów (Krakowa, Warszawy, Gdyni, województwa śląskiego), samorządów powiatowych i t. d., wreszcie stoiska firm przemysłu drogowego i motoryzacyjnego, rozmieszczone w gmachu głównym i w pawilonach, stanowią materjał olbrzymi, mogący godzinami całemi trzymać w napięciu uwagę i zainteresowanie zarówno fachowca jak laika.



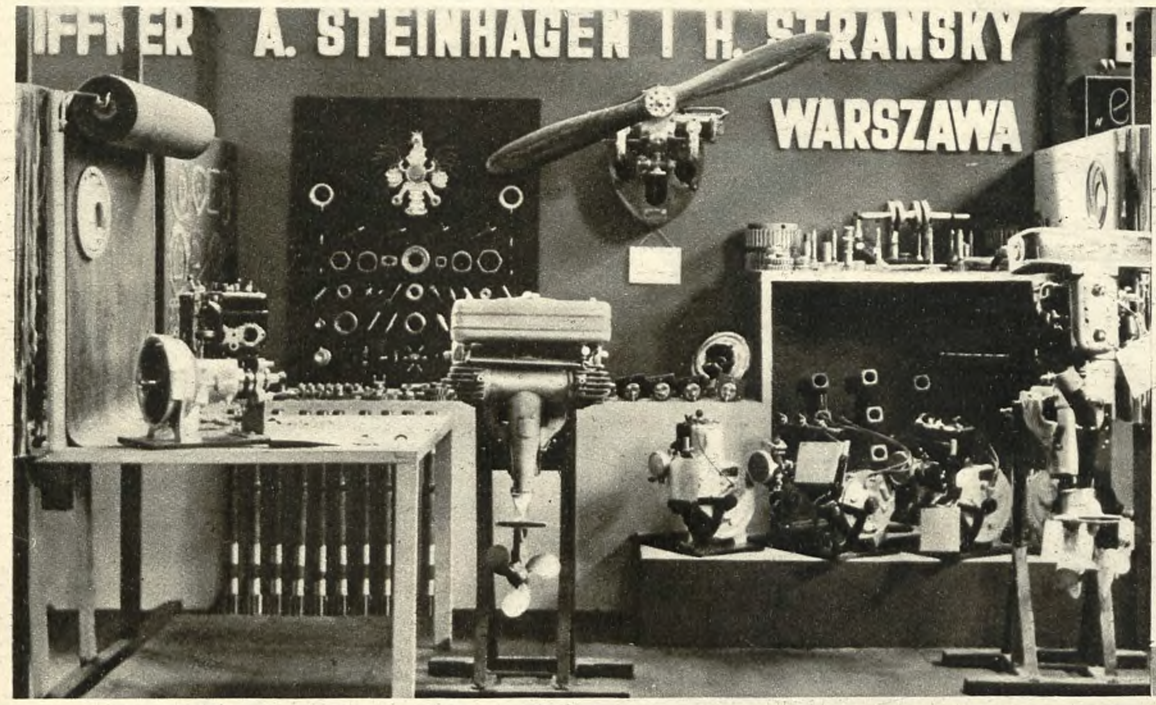
Typowa polska droga gruntowa, zła i wyboista, Zastąpią ją niebawem nowe szosy o twardej nawierzchni i autostrady.

Ag. Fot. „Światowid“.

Prawdziwie dodatnim w każdym kierunku skutkiem wystawy jest zainteresowanie się nią młodzieży, która przez cały czas jej trwania zwiedza ją niezwykle licznie. Widać tutaj zróżniczkowanie zainteresowań: jednych zaciekawiają eksponaty techniczne, maszyny (na terenie wystawy znaczna ich część jest w ruchu), modele, próbki materjałów i t. d. — innych znowu strona historyczna, np. ciekawe mapy, przedstawiające drogi najazdów tatarskich w Polsce, albo drogi pochodu Bolesława Chrobrego pod Kijów, Stefana Batorego pod Psków i t. d. Bardzo ciekawe archiwalja, wystawione zarówno przez Ligę Drogową jak przez ministerstwo komunikacji, dodają działowi historycznemu specjalnej wartości.

Trzeba stwierdzić, że ta Wystawa Drogowa zarówno dobrze uzasadniła potrzebę tego rodzaju imprezy, jak dobrze spełniła swoje zadanie. Zapał, który był ojcem pomysłu zorganizowania jej i przeprowadzenia, budzić może uzasadnione nadzieje, że nie mamy wprawdzie na większości obszaru Polski dróg w tym stanie rozwoju, jakiby odpowiadał naszym potrzebom, (nie mogliśmy też dotąd na całym obszarze Polski zrobić takiego wysiłku, jak zrobił Śląsk, który około 100 miljonów złotych ze specjalnej pożyczki amerykańskiej, obrócił na drogi) — ale mieć *drogi będziemy*. Kołodziej Piast, pierwszy król a zarazem pierwszy „wozomistrz“ polski, jeszcze doczeka się pociechy z odległych swoich praprawnuków.

St. Mróz.



Powszechną uwagę w sali grupy przemysłu motoryzacyjnego na Wystawie Drogowej, zwracało stoisko Fabryki Pomocniczej dla Przemysłu Lotniczego i Samochodowego p/f A. Steinhagen i H. Stransky w Warszawie. Fabryka wystawiła silniki dwusuwne małolitrażowe w sześciu typach, własnej konstrukcji, wykonane całkowicie w kraju, do zastosowania na lądzie, wodzie i w powietrzu. Pozatem pokazano części lotnicze, samochodowe i motocyklowe w nadzwyczaj precyzyjnem wykonaniu, produkowane seryjnie dla krajowego przemysłu motoryzacyjnego i lotniczego.

Na otwartych terenach wystawowych widzieliśmy samochód typu „WM“ konstrukcji inż. Wł. Mrajskiego, wykonany całkowicie w zakładach f. A. Steinhagen i H. Stransky. A więc mamy polskie silniki i polski samochód!

CEMENT SZYBKO TWARDNIEJĄCY.

W dziale cementów wyróżnia się specjalnie cement szybko twardniejący, który w budownictwie dróg oraz mostów stanowi ogromny krok naprzód.

Na stoisku Firmy Zakłady ELEKTRO zwraca uwagę duża fotografja mostu drogowego w porcie gdyńskim, który został wykonany i rozszalowany podczas zimy, dzięki specjalnej właściwości cementu glinowego wiązania i twardnienia nawet w czasie mrozu. Dzięki temu materjałowi otworzyły się przed budownictwem betonowem i żelbetowem nowe szerokie możliwości. Cement ten produkowany całkowicie w kraju w Łaziskach na Górnym Śląsku, stanowi niewątpliwie sukces techniki polskiej.

W czasie zwiedzania Wystawy P. Prezydent Mościcki — jako fachowiec — okazał szczególne zainteresowanie dla tego produktu i wypytywał bardzo dokładnie o jego właściwości i zastosowanie, zarówno dla celów ogólno budowlanych, jak i drogowych. Generalną Reprezentację tego materjału na Polskę posiada Firma Mieczysław Zagajski S. A. w Warszawie, która na Wystawie Drogowej wystąpiła jeszcze w całym szeregu innych działów, jak w asfaltach i smołach drogowych. Firma Zagajski S. A. pierwsza, wprowadziła cement szybko twardniejący do Polski i z jej inicjatywy Zakłady ELEKTRO rozporządzające największą energją elektryczną na Górnym Śląsku, podjęły się produkcji tego interesującego materjału, która wymaga prądu elektrycznego, jako źródła energji i wysokiej temperatury.

L.



Dużem zainteresowaniem na Wystawie Drogowej w Warszawie cieszyło się stoisko Zakładów „Elektro“-Łaziska, Generalna Reprezentacja: Tow. Handl. Przem. Mieczysław Zagajski S. A. w Warszawie.

„TERMAK"
Przedsiębiorstwo Budowy Dróg Smołowcowych.
W. Wybraniec



Bardzo estetycznem stoiskiem wyróżniło się na Wystawie, w sali przemysłu drogowego przedsiębiorstwo budowy dróg smołowcowych **„Termak" (W. Wybraniec) z Katowic.** Jestto istniejąca od lat 10-ciu firma, jedna z najpoważniejszych w kraju, **która wprowadziła w Polsce budowę dróg smołowcowych,** opartą na doświadczeniach zagranicznych. Wykonane przez nią nawierzchnie ulic i dróg wynoszą już 942.580 m², które w zupełności odpowiadają wymogom nowoczesnej techniki drogowej. Jestto największa ilość dróg bitumicznych, zbudowanych w kraju przez polską firmę. Wytrzymałość takich ulic i dróg wynosi według doświadczeń angielskich od 30—40 lat, a zwiększa się znacznie przez smołowanie w odpowiednich odstępach czasu. Zakłady fabrykacji termaku znajdują się w Świętochłowicach obok Katowic. z urządzeniem na dzienną produkcję 1000 tonn. Fabrykacja odbywa się pod ścisłym dozorem inżynierów specjalistów, co daje pełną gwarancję jakości wyrobu. Wszelkich bliższych informacyj i fachowej porady udziela chętnie zarząd fabryki.



Pięknie wykonane stoisko Gazowni Miejskiej m. st. Warszawy na Wystawie Drogowej w Warszawie.





BETON NA WYSTAWIE DROGOWEJ

Między materjałami, mającemi zastosowanie w drogownictwie, na główne miejsce wysuwa się beton, który w różnych formach widoczny jest na całej wystawie. U wejścia do wystawy od ulicy Topolowej wprost pomnika Pana Prezydenta Mościckiego przekraczamy 25 m. długości pokazowy odcinek nawierzchni betonowej, podzielony szczelinami dylatacyjnemi, wykopany w takisam sposób, jak buduje się obecnie drogi betonowe z Warszawy do Modlina i z Radzymina do Wyszkowa i jak budują dziś wszystkie państwa zachodnie.

Przedłużenie odcinka z pełnej nawierzchni betonowej stanowi odcinek drogi, wykonany z bloków betonowych przez Tow. Górniczo-Przemysłowe „Saturn". Bloki te nakształt dużych kostek kamiennych stanowią odmianę stosowania betonu do nawierzchni drogowych, znaną szczególnie na terenie belgijskim.

Minąwszy ten odcinek spotykamy na prawo długie stoisko, urządzone przez Związek Fabryk Cementu, obrazujące nam zastosowanie wyrobów betonowych w drogownictwie. A więc widzimy tu rury do przepustów drogowych, płyty i krawężniki chodnikowe, znaki drogowe różnego rodzaju, ogrodzenia i barjery, nadesłane z cementowni „Szczakowa", a dalej formy do ich wykonywania. Dalszy ciąg tego stoiska tworzą eksponaty warszawskich betoniarni, wyrabiających wyroby betonowe do celów drogowych, a wkońcu fabryki form i narzędzi do tych wyrobów, betoniarek, taczek, wózków i t. p.

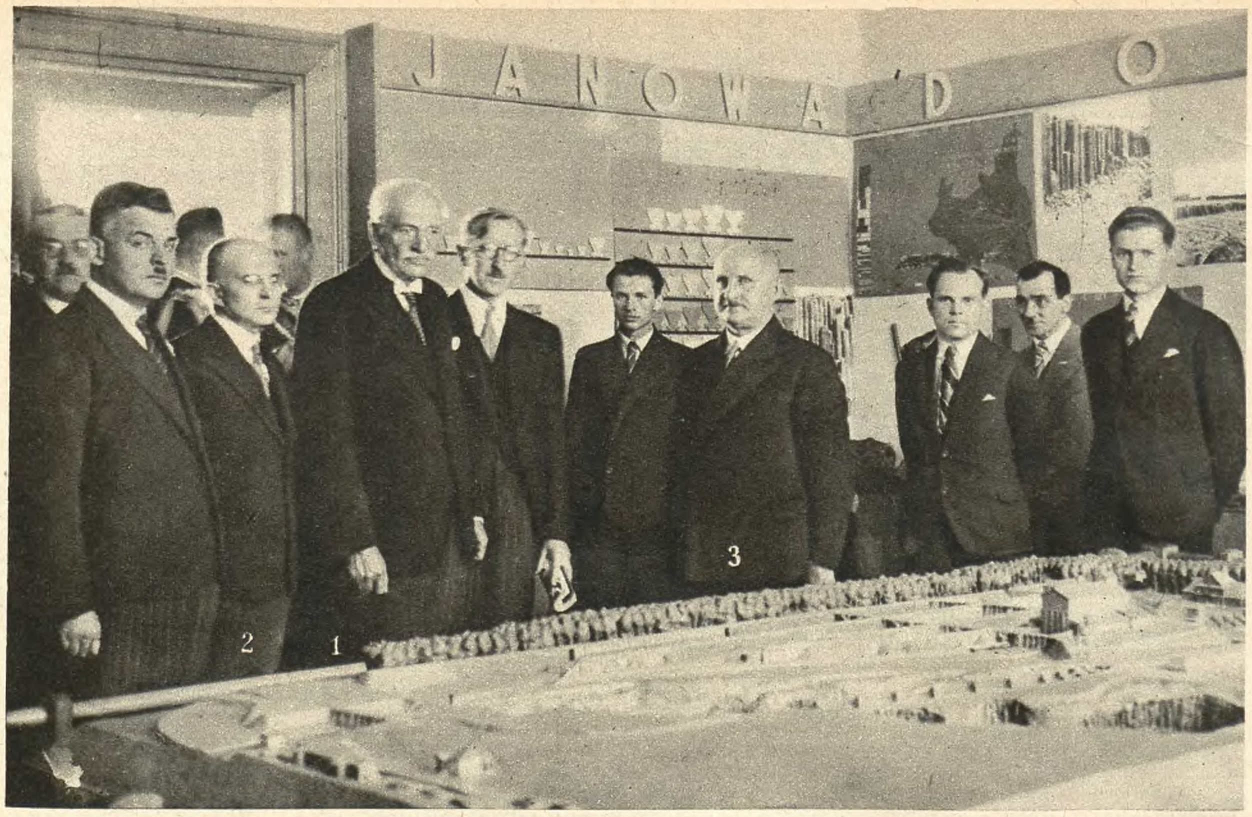
W budynku wystawowym urządził Związek Fabryk Cementu w sali Nr. 1 efektownie urządzone stoisko reprezentacyjne, przedstawiające w fotografjach, fotomontażach, wykresach i modelach zasadnicze wiadomości o drogach betonowych. A więc, jak powstają, ile zużywają materjałów i robocizny, ile dróg betonowych możemy wybudować rocznie przy wyzyskaniu 1/3 zdolności produkcyjnej naszych cementowni i t. p. Ciekawym fragmentem tego stoiska jest duży model pieca rotacyjnego do wypalania klinkieru cementowego z fabryki „Wysoka", który obraca się poruszany motorem elektrycznym. Sąsiednie stoisko zajmuje Tow. Górniczo-Przemysłowe „Saturn", wyrabiające powyżej opisane kostki betonowe do nawierzchni drogowych.

Cement i beton znajdujemy również na stoiskach Drogowego Instytutu Badawczego Politechniki Warszawskiej i Laboratorjum Drogowego Politechniki Lwowskiej, gdzie pokazano sposoby badania betonu drogowego i jego materjałów składowych, t. j. cementu i kruszywa. Także stoiska rządowe i samorządowe dają nam możność stwierdzenia, jak szeroki jest zakres stosowania betonu w drogownictwie, szczególnie przy budowie przepustów i trwałych mostów nawet o dużej rozpiętości. Spotykamy tam także ciekawy fragment pokazu zastosowania do nawierzchni drogowej płyt betonowych systemu inż. Trylińskiego, z których ułożono już kilkanaście km. dróg w okolicach Warszawy.

Wkońcu nie można pominąć wspaniałego pokazu najróżnorodniejszych maszyn do budowy dróg betonowych, który zorganizował na terenie Wystawy przemysł niemiecki.



Wałowanie nawierzchni przez firmę „Trwałe Drogi" S. A.



Państwowe Kamieniołomy bazaltu z Janowej Dolinie, wzięły czynny udział w Wystawie Drogowej, zorganizowanej przez Ligę Drogową w Warszawie (gmach Politechniki Warszawskiej).
Kamieniołomy urządziły stoisko, gdzie wystawione są wszelkie gatunki wyrabianych materjałów do budowy dróg kołowych jak: kostki regularne, kostki nieregularne, bruki oraz grysy wszelkich wymiarów.
Cały szereg zdjęć oraz wykresów daje obraz pracy w Kamieniołomach.
Jako ozdoba stoiska rzuca się w oczy pięknie wykonany w gipsie model Kamieniołomu wraz z kopalnią, urządzeniami technicznemi, oraz zabudowaniami. — Na zdjęciu Pan Prezydent Rzeczypospolitej Prof. Ignacy Mościcki (1) w towarzystwie Ministra Komunikacji Pana Inż. Michała Butkiewicza (2) przed modelem w stoisku, słucha opisu Kamieniołomu z ust Kierownika Państwowych Kamieniołomów w Janowej Dolinie Pana Inż. Leonarda Szutkowskiego (3).



Szlak Rybnik—Brzezie (Racibórz) wykonany przez firmę „Trwałe Drogi" w latach 1933-35.

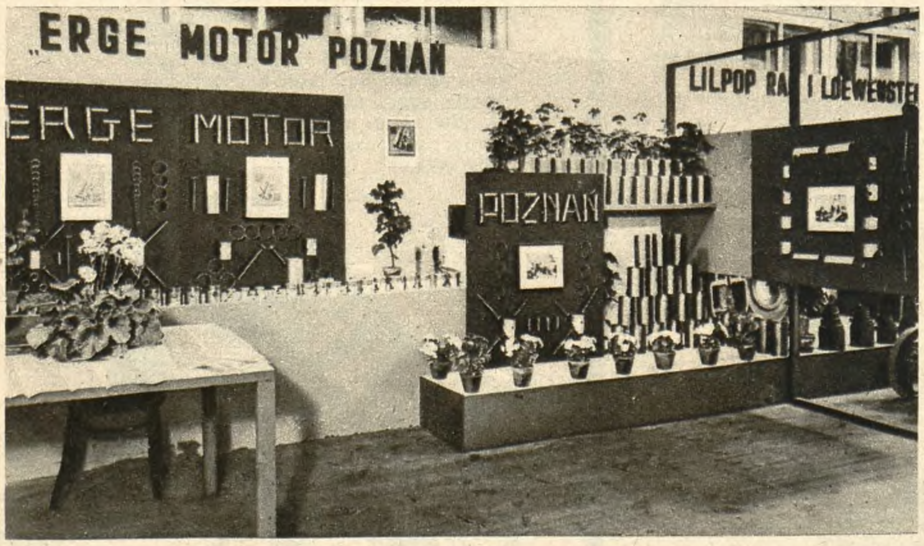
Nawierzchnie Warrenite-Bitulithic budowane są w Polsce od roku 1929 przez firmę Trwałe Drogi Sp. Akc. w Warszawie na zasadzie licencji chronionej w Polsce zastrzeżeniem patentowem No. 16171.

Do chwili obecnej firma Trwałe Drogi Sp. Akc. wykonała w Polsce około pół miljona metrów kwadratowych nawierzchni Warrenite-Bitulithic prócz znajdujących się w budowie 70.000 m. kw.

W roku 1929 wybudowano około	30.000 m. kw.
W roku 1930 wybudowano około	130.000 m. kw.
W roku 1931 wybudowano około	70.000 m. kw.
W roku 1932 wybudowano około	10.000 m. kw.
W roku 1933 wybudowano około	70.000 m. kw.
W roku 1934 wybudowano około	100.000 m. kw.
W roku 1935 wybudowano około	55.000 m. kw.
W budowie w roku 1935	70.000 m. kw.



Zakłady Akumulatorowe Systemu „TUDOR" Z. A. T. Sp. Akc. w Warszawie zaprezentowały na Wystawie Drogowej wszelkiego rodzaju baterje akumulatorowe do samochodów, ołowiane i żelazoniklowe, wykonane całkowicie w kraju, jak również latarki akumulatorowe „Nika". Zakł. Kauczukowe „PIASTÓW" wystawiły różne chodniki gumowe do samochodów, komplet wszystkich części gumowych, stosowanych w samochodach, oraz opony rowerowe.



Z gustownie urządzonem i pięknie udekorowanem stoiskiem wystąpiła na Wystawie w dziale motoryzacyjnym, firma **Erge Motor** z Poznania, wytwornia tłoków, piercieni i szlifiernia cylindrów do wszelkiego rodzaju motorów. Jest to najstarsze i największe przedsiębiorstwo tego rodzaju w Polsce, odgrywające w tej branży poważną rolę. Rozwija się ono pomimo rozlicznych trudności, związanych ze sprowadzaniem surowców z zagranicy (Szwecja, Indje) pomyślnie i cieszy się wielkim uznaniem polskich kół fachowych.

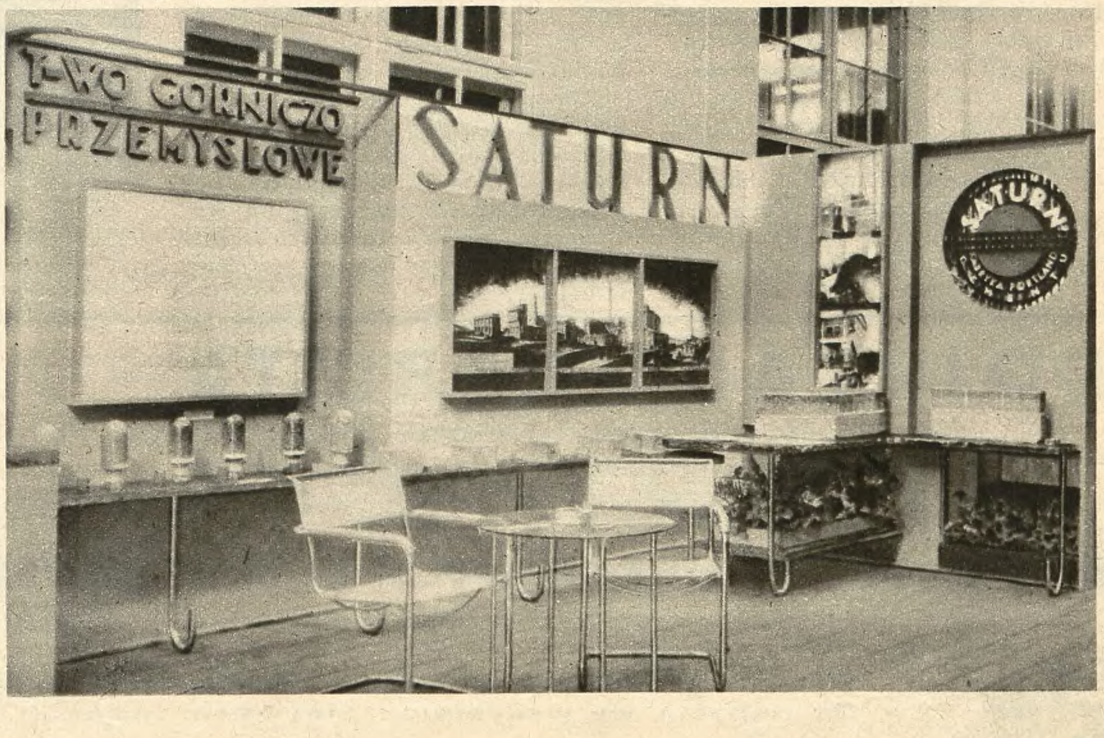


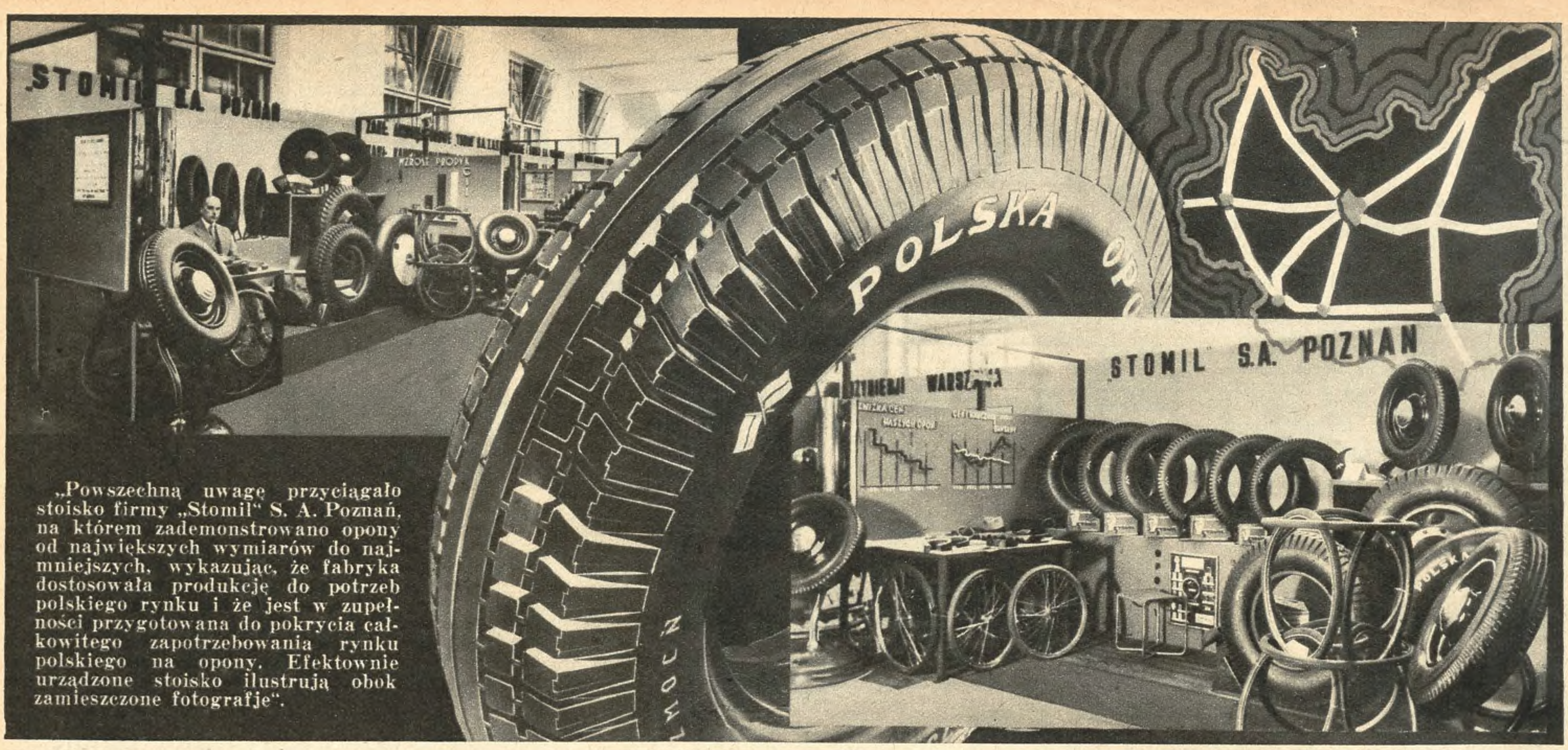
Pięknym pawilonem na terenie Wystawy reprezentowane są **kamieniołomy granitu w Klesowie** (Wołyń) eksploatowane energicznie przez Związek Celowy Powiatów Śląskich z siedzibą w Katowicach. Dziesiątki grafikonów, tablic i fotomontarzy przedstawia plastycznie pracę i siłę produkcyjną tych największych w kraju kamieniołomów, która wynosi rocznie 250.000 tonn. Szczególne zainteresowanie budził u zwiedzających ciekawie skonstruowany model kamieniołomów.





WYTWÓRNIA PĘDNI, MASZYN I ODLEWNIA ŻELIWA KRAWCZYK I SKA W ZAWIERCIU (w Warszawie ul. Wilcza 42-3) rozpoczęła produkcję niewyrabianych dotychczas w kraju maszyn do bitumowania kruszywa, tak potrzebnych w związku z programem budowy dróg. Na zdjęciu tego rodzaju instalacja na Wystawie Drogowej w Warszawie, zakupiona przez Min. Komunik. dla kamieniołomów w Zagnańsku.





„Powszechną uwagę przyciągało stoisko firmy „Stomil“ S. A. Poznań, na którem zademonstrowano opony od największych wymiarów do najmniejszych, wykazując, że fabryka dostosowała produkcję do potrzeb polskiego rynku i że jest w zupełności przygotowana do pokrycia całkowitego zapotrzebowania rynku polskiego na opony. Efektownie urządzone stoisko ilustrują obok zamieszczone fotografje“.





Klesowski Przemysł Granitowy S. A. posiada najstarsze i największe łomy granitowe w Klesowie na Wołyniu, produkuje wszelkie materjały granitowe do budowy i konserwacji dróg. Ogólna produkcja w r. b. wynosi 350.000 tonn. W roku bież. firma ta wybudowała doskonałą drogę Łuck—Włodzimierz na długości około 45 klm. Zdjęcie powyższe przedstawia stoisko Klesowskiego Przem. Granit. na Wystawie Drogowej w Warszawie.

„Czas to pieniądz“ przysłowie, którego nie brak w żadnym bodaj języku świata cywilizowanego, nabiera szczególnej wagi w warunkach obecnego życia.

Szybkość i wydajność pracy, błyskawiczność orjentacji w decyzji, wyprzedzenie przeciwnika lub konkurenta, decydują dziś nietylko o powodzeniu, ale wprost o bycie ludzkim, człowieka pracy, człowieka interesu.

Źle jednak zrozumielibyśmy to przysłowie, gdybyśmy brali pod uwagę tylko pośpiech wysiłku w pracy fizycznej lub umysłowej. Równie ważną, a może i ważniejszą rzeczą jest wykorzystanie każdej chwili poza samą pracą, oszczędzania czasu przy przenoszeniu się z miejsca na miejsce, pośpiech rozumny, ekonomiczny, celowy o każdej porze i na każdem miejscu.

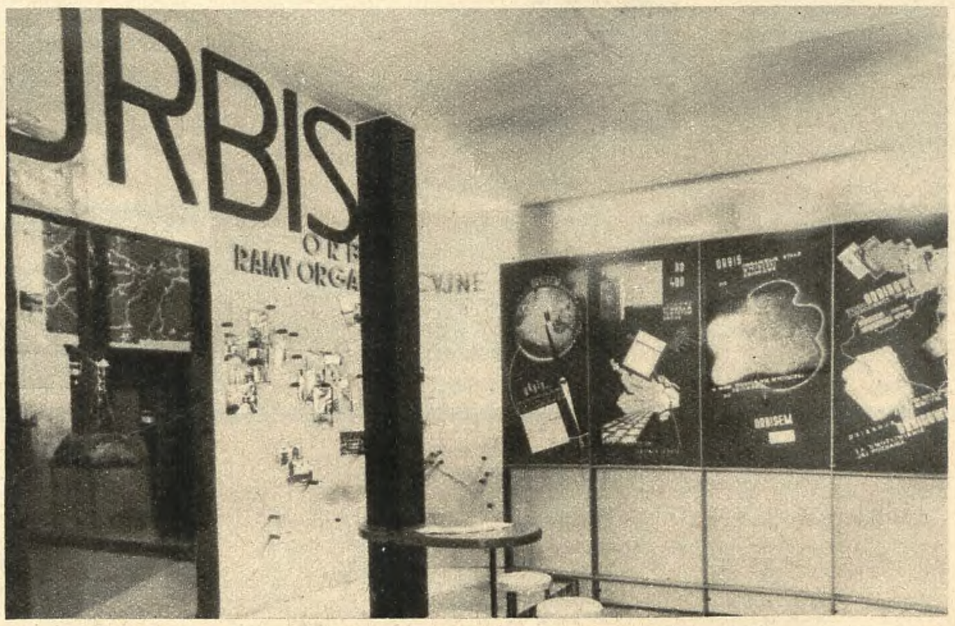
A z zagadnieniem tem ściśle się wiąże sprawa jak najwygodniejszej komunikacji. Ileż tego drogocennego, bezpowrotnego czasu tracimy przy ustawicznych zmianach miejsca, których wymaga zawód, każdy sposób życia, każde stanowisko.

Czemże więc walczymy, jaką bronią wydzieramy życiu te bezcenne dni, godziny i minuty, których nam nigdy i żadna moc już nie wróci?

Na dalekie przestrzenie mamy koleje. Wielkie miasta posiadają komunikację tramwajową i autobusową. Ludzie zamożni jeżdżą własnemi samochodami.

Ale oprócz tych środków komunikacyjnych posiadamy jeszcze jeden najwygodniejszy, najdostępniejszy i najlepszy. Środkiem tym jest kolarstwo, jest r o w e r.

Właśnie ten najtańszy sposób komunikacji nie podlega żadnym ograniczeniom i jest dostępny dla każdego, jest niezastąpiony dla pracownika fizycznego i umysłowego, dla człowieka interesu jest najniezbędniejszy na wsi i w mieście.



Pawilon ORBISU stanowiący na Wystawie Drogowej ściśle związaną z pawilonem Wydziału Turystyki Min. Kom. całość, obrazuje w bardzo ciekawy sposób rozwój działalności Instytucji.

Ruch turystyczny jak wynika z podanych wykazów rozwija się bardzo pomyślnie. ORBIS prócz technicznej pracy biura podróży prowadzi również działalność ogólno-propagandową na rzecz turystyki do Polski.

KEMI. W związku z powstaniem projektu rozbudowy sieci dróg kołowych stworzona została podstawa dla istnienia odpowiedniego przemysłu drogowego. W Pruszkowie pod Warszawą powstaje pierwsza w Polsce fabryka standaryzowanych materjałów bitumicznych do budowy nowoczesnych dróg. Ten zdrowy objaw inicjatywy prywatnej daje rękojmię, że wyjdziemy z okresu prób i doświadczeń i rozpoczniemy na szerszą skalę stosować materjały bitumiczne — bez których niema nowoczesnych dróg — produkowane w Zakładach Przemysłowych. Rozmach, który inicjatorzy Zakładów KEMI nakreślili sobie, oraz bogate, najnowocześniejsze wyposażenie tych Fabryk nie tylko w maszyny i urządzenia produkujące, ale i w stale przy fabrykach KEMI pracujące laboratorjum kontrolne, dają gwarancję, że wyroby te w niczem nie będą ustępowały powszechnie na Zachodzie stosowanym i niezawodnym w praktyce mieszankom bitumicznym.

Miejmy nadzieję, że KEMI jest tylko pierwszą jaskółką i że idąc za tym przykładem powstaną w Polsce inne Zakłady tego rodzaju.



KOMDROBIT

Polskie Towarzystwo Budowy Dróg w Katowicach

Nazwa jest skrótem Komprymowane Drogi Bitumiczne, które do roku 1932 od początku egzystencji firmy (rok 1926) stanowiły właściwą nawierzchnię, wykonywaną przez firmę. Plastyczny model znajdujący się na przednim planie stoiska w sposób poglądowy przedstawia wykonanie nawierzchni komdrobitowej. Na jednym z fotomontażów przedstawione są urządzenia fabryczne, w których produkuje się masa i następnie wysyłaną jest na budowie, gdzie wbudowywaną jest przez zawałowanie równomiernie rozcielonej warstwy masy komdrobitowej. System ten umożliwia wykonanie nawierzchni ulepszonej bez potrzeby użycia kosztownych maszyn i urządzeń i nawet przy małych powierzchniach kalkuluje się bardzo tanio. Dotychczas w całej Europie wykonano ponad 7 milj. m² tego typu nawierzchni, w Polsce zaś około 510.000 m². Poza opisanym systemem firma wykonuje cały szereg innych nawierzchni, jak: betonowe, makadamy cementowe, asfalto-betony, dywaniki asfaltowo-bitumiczne i nawierzchnie kostkowe.

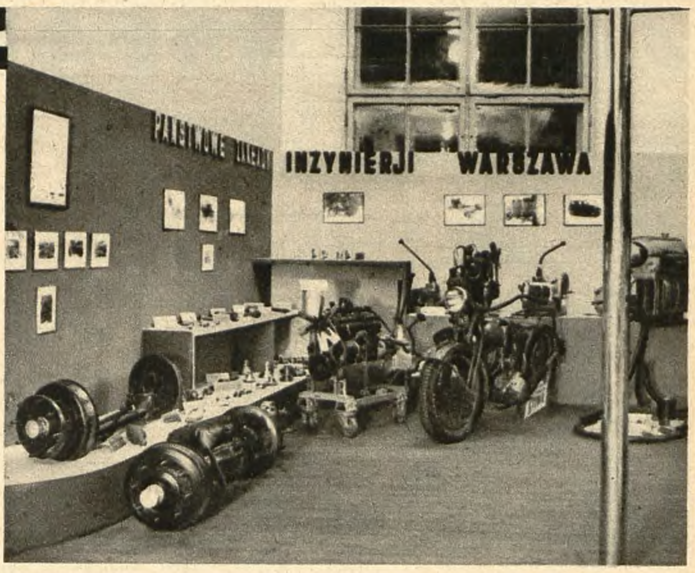
Fotomontaże przedstawiają wykonanie niektórych z podanych typów nawierzchni. Specjalnie zaś zwraca uwagę fotomontaż z wykonanej nawierzchni betonowej na drodze Radzymin-Wyszków. Na fotografji podany jest tylko fragment Centralnego placu produkcji betonu, w rzeczywistości jest to cała fabryka górująca nad zabudowaniami miejscowemi, strzelistemi wieżami silosów. Skomplikowane maszyny i przyrządy do badań betonu produkowanego do nawierzchni, daje nam pojęcie o wysokim poziomie wykonywanych robót. Jak wyżej podaliśmy, specjalnością firmy jest kilka systemów, ta różnorodność w możliwościach wykonania nawierzchni, ulepszonych przez firmę, pozwala jej na racjonalne opracowanie propozycji z uwzględnieniem takiego doboru rodzaju nawierzchni, jaki odpowiada miejscowym warunkom danego odcinka drogi, jak: warunki i nasilenie ruchu, rodzaj miejscowych materjałów i t. d.

Jeden z wykresów uwidacznia roczną zdolność wykonawczą firmy uzasadnioną ilością posiadanego inwentarza. Z wykresu tego wynika, iż wykorzystanie firmy b. r., wynosi zaledwie 31 proc., czyli trzykrotnie więcej mogłaby firma wykonać nawierzchni niż posiada zamówień. Miejsce wykonywania robót ilustruje mapa Polski z oznaczeniem punktami odcinków dróg wykonanych lub będących w budowie. Z mapy widać, jak znaczny obszar zajmuje działalność firmy.



Fragment stoiska Młotowni i Zakładów Mechanicznych „Parysów" na Wystawie Drogowej w Warszawie. Na zdjęciu widzimy jedną ze specjalności tej firmy — bębny hamulcowe do różnych typów samochodów.

Młotownia i Zakłady Mechaniczne „Parysów" — Warszawa — Fabryka wyrobów kutych, prasowanych i tłoczonych, produkuje ze stali zwykłych i szlachetnych wszelkie części samochodowe w stanie surowym, czyli t. zw. odkucia i surówki przeznaczone do dalszej obróbki. Młotownia „Parysów" jest dostawcą M. S. Wojsk., P. Z. Inż., Państw. Zakładów Lotniczych i innych fabryk, wyrabiających m. in. zamienne części samochodowe i maszynowe. Fabryka ta jest wyposażona w doskonałe, nowoczesne maszyny kuźnicze, jak: młoty, prasy, walce, piece do grzania i hartowania, oraz specjalne obrabiarki do wyrobu narzędzi i przyrządów, niezbędnych do własnej fabrykacji. Należy wyrazić uznanie dla dyrekcji tej ze wszechmiar pożytecznej placówki polskiej za wzorową organizację i postawienie fabryki na tak wysokim poziomie.

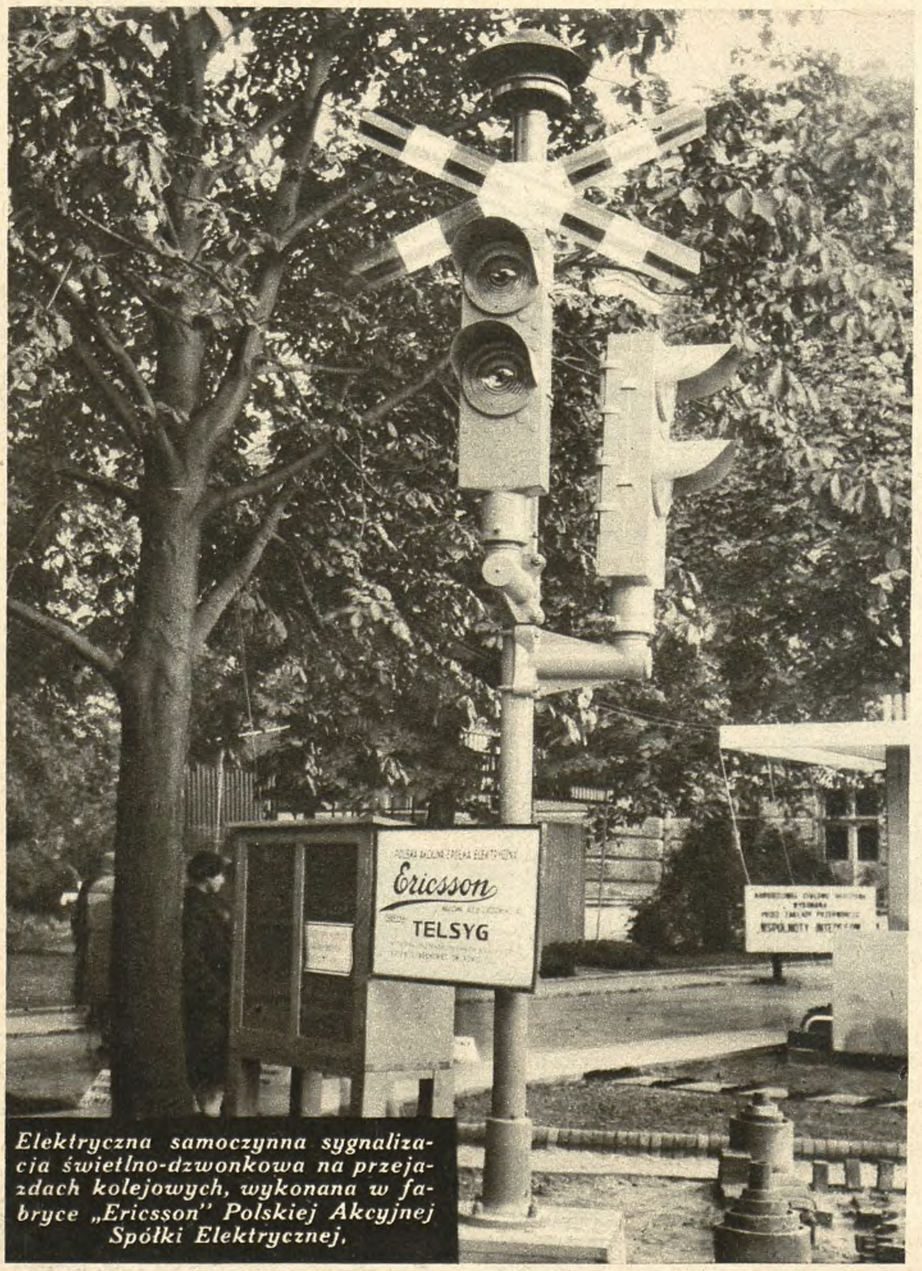


Stoisko Państwowych Zakładów Inżynierji, dające ciekawy pokaz produkcji krajowej silników i części składowych samochodów, całkowicie wykonywanych w kraju. Po prawej stronie widać silnik lotniczy P. Z. Inż. Junior, na którym niedawno odbyto rajd lotniczy do Palestyny i z powrotem.



Fragment stoiska fabryki Inż. St. Wolanowski i D. Graff na Wystawie Drogowej w Warszawie. Fabryka ta pracuje dla lotnictwa, uzbrojenia, kolejnictwa i motoryzacji. — Przyczyniła się ona bardzo wydatnie do całkowitego zaopatrywania działu motoryzacyjnego w Polsce. Fabryka Inż. St. Wolanowski i D. Graff w Warszawie produkuje śruby, nakrętki, oraz wszelkie wyroby toczone.

Nowoczesna sygnalizacja świetlno-dzwonkowa.



Elektryczna samoczynna sygnalizacja świetlno-dzwonkowa na przejazdach kolejowych, wykonana w fabryce „Ericsson" Polskiej Akcyjnej Spółki Elektrycznej.



Efektowne stoisko Polskiego Biura Podróży „Francopol" na Wystawie Drogowej w Warszawie.

ZIMNY ASFALT „COLAS"



Droga Kraków-Myślenice. Wykonanie dywanika z Colasu.

W hali przemysłu drogowego, reprezentowanego na Wystawie, zasługuje na szczególną uwagę stoisko krakowskiej fabryki emulsji asfaltowej, wytwarzającej zimny asfalt „Colas".

Przyzwyczajeni jesteśmy, że ze słowem „asfalt" kojarzy się stale piec, kocioł, dym i zapach nafty czy smoły. Tutaj niema nic podobnego. Ciemny płyn, wylany na kamienie, zmienia się szybko w czarny lśniący asfalt. Jak się z pokazu firmy dowiadujemy, system „colasowania" znany jest w całym świecie od przeszło dziesięciolecia i na obu półkulach ziemi wybudowano już według niego dziesiątki tysięcy kilometrów dróg. Jest to więc jeden z najbardziej rozpowszechnionych na świecie materjałów „bitumicznych", podczas gdy u nas stawia on dopiero prawie, że pierwsze kroki, stosowany od 2-ch lat.

Liczne fotografje z Polski, krajów europejskich i zamorskich, wycinki z wykonanych już u nas nawierzchni colasowych i przejrzyste tablice, objaśniające rozwój budownictwa colasowego, przekonują widza, że materjał ten jest predestynowany do odegrania i w Polsce tej doniosłej roli, jaką odegrał przy odbudowie dróg w Europie. Uprzytomniwszy sobie, że pod wszystkiemi szerokościami geograficznemi pracują fabryki Colasu z pożytkiem, dziwić się wypada, że tak późno zaczęto go u nas produkować.

Z okazji otwarcia Wystawy zainteresował się żywo daną emulsją P. Prezydent Rzeczypospolitej, wypytując szczegółowo o sposób wyrobu i użycia reprezentanta firmy, w czasie zwiedzania jej stoiska. Egzamin ten wypadł niewątpliwie zadowalająco.



Zaleszczyki. Nawierzchnia drogowa z Colasu.



Droga Kraków-Myślenice. Wykonanie pokrowca z Colasu.



Droga Wejherowo-Lusino (Pomorze). Nawierzchnia drogowa z Colasu.

KAMIENIOŁOMY MIAST MAŁOPOLSKICH



Istniejące od r. 1918 Kamieniołomy Miast Małopolskich (w Miękini, Libiążu, Kluszkowcach i Berestowcu), należące do miast Krakowa, Lwowa i Tarnowa, wystawiły wszelkiego rodzaju materjały drogowe i budowlane, wyrabiane z kamieni wulkanicznego pochodzenia. Są to znakomite materjały do danych celów, dzięki czemu Towarzystwo eksploatujące kamieniołomy (Zarząd w Krakowie — Mikołajska 6) pracuje w ostatnich latach, mimo trudnej sytuacji gospodarczej kraju, ze zdwojoną intenzywnością, by nadążyć licznym zamówieniom.



ŚWIĘTO KOLEJARZA W POZNANIU.

W ub. niedzielę obchodzono w Poznaniu Święto Kolejarza Polskiego, na które zjechało około 4.000 pracowników kolejowych z całego państwa. Kulminacyjnym punktem uroczystości poznańskich była defilada kolejarzy przed reprezentantem Generalnego Inspektoratu Sił Zbrojnych gen. Knoll-Kownackim, min. komunikacji Butkiewiczem, wojewodą dr Kwaśniewskim i posłem Starzakiem. Na zdjęciu trybuny honorowe w czasie defilady.

Rekordowa liczba osób, które odbyły podróże polskiemi samolotami komunikacyjnemi.

Chociaż samoloty komunikacyjne P. L. L. „LOT" kursują cały rok bez przerwy, największa frekwencja pasażerska na naszych linjach lotniczych panuje w miesiącu sierpniu i bardzo często zachodzą wypadki, że z powodu braku miejsc trzeba rezygnować z szybkiej i wygodnej podróży powietrznej.

W sierpniu roku bieżącego cyfra przewiezionych osób polskiemi samolotami w stosunku do wszystkich lat ubiegłych była rekordowa i wyniosła 3042 pasażerów.

W szczególności samoloty P. L. L. „LOT" w miesiącu sierpniu b. r. wykonały 721 lotów (203.736 km), w których poza 3.042 pasażerami przewiozły ponad 48 tonn bagażów i towarów, oraz 8½ tonn poczty i gazet. W porównaniu z miesiącem sierpniem ub. r. frekwencja pasażerska wzrosła o 21 proc.

Ustawicznie wzrastające cyfry przewozów powietrznych świadczą najlepiej o popularności, jaką zdobywa sobie nasza doskonale zorganizowana i całkowicie bezpieczna komunikacja powietrzna w coraz szerszych sferach społeczeństwa.



KOLEJKA LINOWA NA KASPROWY

Panorama, widziana ze szczytu Kasprowego (1.986) z miejsca końcowej stacji kolejki linowej Kuźnice – Kasprowy Wierch. W głębi widok na Podhale i Zakopane. Na pierwszym planie jedna z iglic w ramieniu Kasprowego nad Kasprową Doliną.



Spoglądając na Kasprowy cieszą się górale, że rozpoczęło budowę kolejki, wzmoże ona bowiem ruch turystyczny w Zakopanem, a przez to da zarobek miejscowej ludności.

Od kilku już miesięcy prowadzone są w Tatrach energiczne roboty około budowy nowoczesnej kolei linowej, wiodącej z Kuźnic — ponad Kasprową Doliną — na szczyt Kasprowego Wierchu. Będzie to pierwsze tego rodzaju urządzenie komunikacyjne w Polsce, które stanie się niewątpliwie jedną z największych atrakcyj turystycznych naszego kraju. W przeciągu bowiem kilkunastu minut emocjonującej jazdy, znaleźć się będzie można w głębi gór, na wyniosłym szczycie, z którego roztacza się niezrównany widok, z którego wiedzie wiele pięknych szlaków wycieczkowych i narciarskich zjazdów.

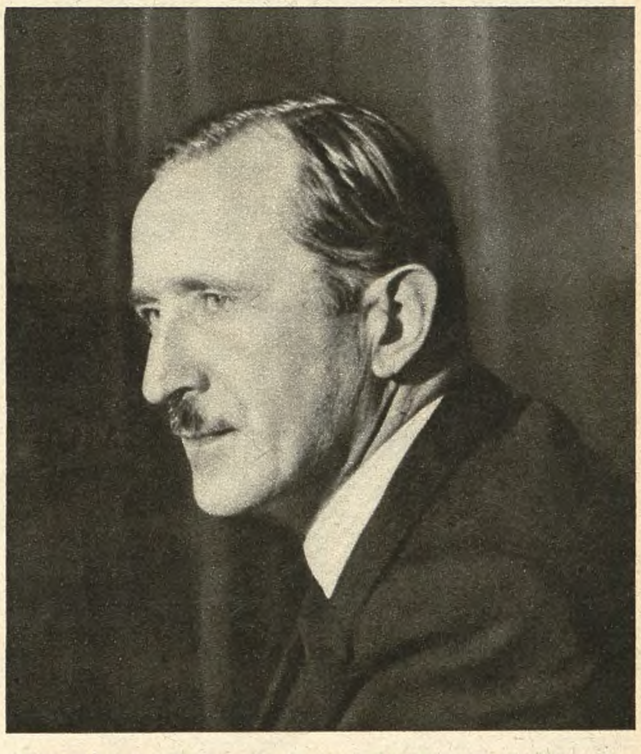
Kolej linowa na Kasprowy Wierch, pięknością swego założenia i technicznem urządzeniem dorówna a nawet przewyższy wiele słynnych zagranicznych górskich wyciągów linowych z francuskiemi, szwajcarskiemi, austrjackiemi kolejami górskiemi na czele. Trasa bowiem kolei na Kasprowy wiedzie nad niezwykle urozmaiconym terenem, a z okien wagonu, w miarę wznoszenia się wgórę, roztaczać się będzie coraz potężniejszy widok. W podszczytowej zwłaszcza partji uderzać będzie kontrast szerokiego widoku na całe skalne Podhale ze scenerją najbliższych krzesanych turni i iglic.

Na Kasprowy wieść będzie nowoczesny wyciąg linowy. Wagoniki zawieszone na linie posuwać się będą bez szmeru, wysoko nad terenem, nad lasami i dolinami. Cała trasa mierzy przeszło 4 km. długości i pokonuje blisko tysiąc metrów różnicy poziomów — jest to zatem jedna z największych kolei górskich w Europie. Jazda z Kuźnic na Kasprowy potrwa 18 minut.

Dworzec wyjściowy przewidziany jest w Kuźnicach, skąd opierając się na trzech podporach, lina zmierza jednym prostym rzutem na pośrednią stację na t. zw. Myślenickich Turniach. Będzie tu wzniesiony, na skalnym wierzchołku Myślenickich Turni wielki dworzec, w którym znajdą pomieszczenia silniki elektryczne i centrala urządzeń mechanicznych. Na Myślenickich Turniach traci szlak linowy wiodący z Kuźnic, swój dotychczasowy kierunek i wystrzela nad Kasprową Doliną wprost na szczyt Kasprowego Wierchu. Następuje wskutek tego na Myślenickich Turniach podział trasy na dwie części. Podróżni będą się w tym „węzłowym punkcie" przesiadali z jednego odcinka na drugi, co ma tę dobrą stronę, że równocześnie poruszać się będą mogły w jednym kierunku po dwa wagony na każdym torze. Dodać bowiem trzeba, że kolej na Kasprowy będzie dwutorowa i w czasie, gdy jeden wagon będzie na danym odcinku wyjeżdżał wgórę, równocześnie drugi schodził będzie wdół.

Wreszcie na szczycie Kasprowego wzniesiona zostanie trzecia stacja szczytowa. Wszystkie dworce zbudowane zostaną z miejscowego kamienia, a wewnętrzne ich wyposażenie uwzględniać będzie potrzeby ruchu charakterystycznego dla górskich kolei linowych. Projekty architektoniczne dworców, swym umiarem i umiejętnością zastosowania zewnętrznego wyglądu budynków do krajobrazu,

Ciąg dalszy na str. 8-ej.



Wiceminister Komunikacji inż. Aleksander Bobkowski, którego energji zawdzięczać należy rozpoczęcie budowy pierwszej kolei linowej na Kasprowy w Tatrach.

BUDOWA KOLEJKI *na* KASPROWY



Świeżo wybudowana droga, wiodąca z Kuźnic na Myślenickie Turnie. Droga ta mierzy 3 km i w porze zimowej będzie jednym z najpiękniejszych szlaków zjazdowych w tej okolicy.



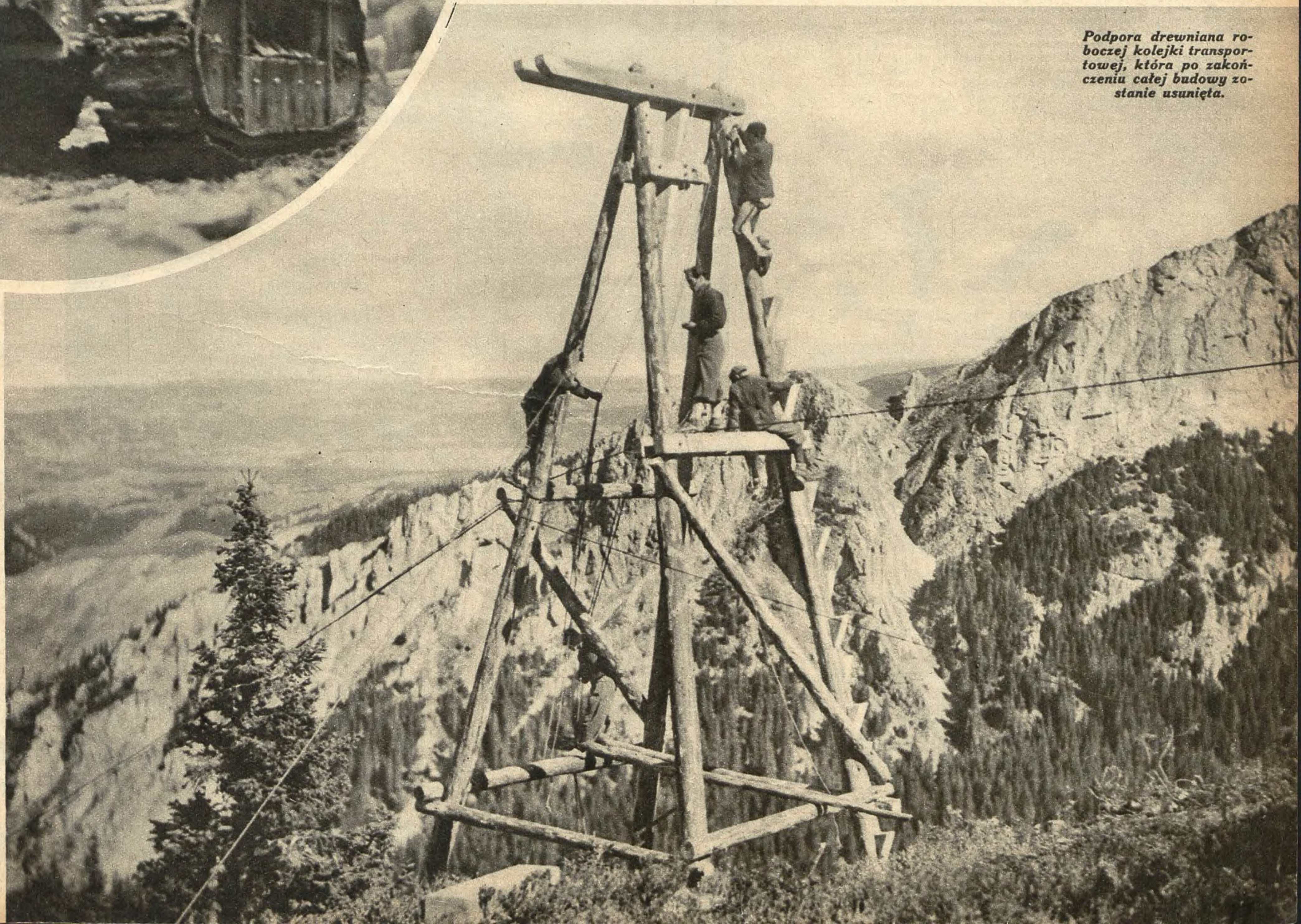
Świdry pneumatyczne, używane do wiercenia otworów przy zakładaniu fundamentów pod budowę budynku stacyjnego na Myślenickich Turniach.



Czołg transportowy, używany do przewożenia materjału z Kuźnic na Myślenickie Turnie.



Schrony robotników pod szczytem Kasprowego Wierchu. W głębi widok na wysokie Tatry, w pośrodku Krywań.



Podpora drewniana roboczej kolejki transportowej, która po zakończeniu całej budowy zostanie usunięta.

(Ciąg dalszy ze str. 7-ej).

wyróżniają się korzystnie w porównaniu z podobnemi budowlami zagranicznemi.

Prace techniczne około budowy kolei linowej na Kasprowy przedstawiały bardzo wiele trudności. Przedewszystkiem należało wybudować drogę jezdną z Kuźnic na Myślenickie Turnie gdyż w początkowej fazie robót — zagadnienie transportu materjałów było najważniejsze. Drogę tę na przestrzeni przeszło trzech kilometrów, wybudowano w rekordowym czasie czterech tygodni i dziś pracują na niej liczne pojazdy mechaniczne. Po zakończeniu budowy, droga ta wiodąca gęstym lasem na północnym zboczu, będzie stanowiła dla narciarzy jeden z piękniejszych szlaków zjazdowych.

Przez budowę drogi z Kuźnic na Myślenickie Turnie, rozwiązano zagadnienie transportowe tylko dla dolnego odcinka kolei. Dla górnej zaś, najtrudniejszej oczywiście części, znajdującej się już w skałach i nad przepaściami, znaleziono rozwiązanie przez budowę prowizorycznej linowej kolei roboczej. Wzniesiono szereg silnych podpór drewnianych, na których zawieszono liny stalowe. Kolejka ta wozić będzie materjały na szczyt i posłuży do montażu właściwego wyciągu.

Równocześnie prowadzone są prace około zakładania fundamentów pod wielkie żelazne podpory, mających dźwigać liny wyciągu. Podpór takich będzie na całej trasie tylko sześć, a przeciętna wysokość ich przekroczy 30 metrów. Wszystkie podpory fundowane będą głęboko w skale, w potężnem obmurowaniu betonowem.

Prowadzi się wreszcie roboty murarskie około budowy trzech opisanych wyżej budynków stacyjnych, a to: w Kuźnicach, na Myślenickich Turniach i na szczycie Kasprowego Wierchu. Po założeniu głębokich fundamentów w litej skale, potężne mury kamienne wznoszą się z każdym dniem coraz wyżej. Dziś wyszły one z ziemi na wysokość 4 metrów.

Oprócz robót w terenie, wre energiczna praca we fabrykach przygotowujących poszczególne części przyszłej kolei. Warto np. zaznaczyć, że przygotowanie kompletu lin stalowych, z których główna będzie mierzyła około sześciu centymetrów średnicy i ważyła przeszło 100 tys. kg — potrwać musi kilka miesięcy. Wiele pracy wymaga także sporządzenie konstrukcyj żelaznych, oraz mechanicznych elementów wyciągu linowego.

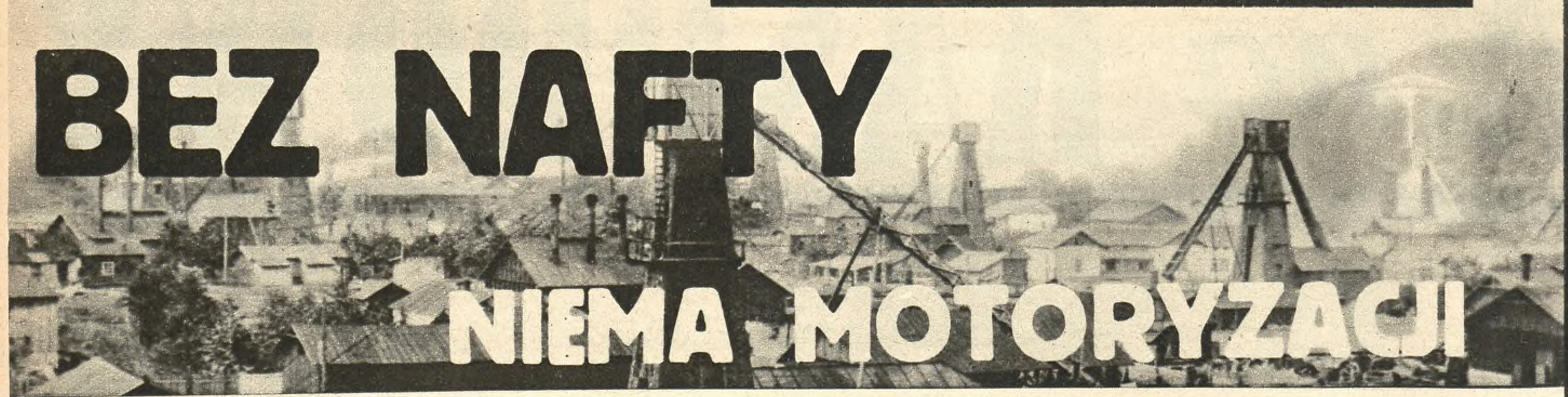
W ten sposób powstaje jedna z najciekawszych pod względem technicznym i najbardziej atrakcyjnym kolej turystyczna w Polsce. Sądząc po niezwykłej energji, z jaką prowadzone są prace, oraz po widocznym w każdym dniu ich postępie, przypuszczać trzeba, że kolej zostanie rychło ukończona. Otworzy ona przed polską turystyką nowe horyzonty, udostępni jeden z najpiękniejszych punktów widokowych, spopularyzuje wspaniały teren narciarski i stworzy czynnik, który ściągać będzie do Tatr liczne rzesze swoich i obcych.



Transport składowych części roboczej kolejki linowej. W głębi widok na Giewont od strony południowej.

Z WYSTAWY DROGOWEJ W WARSZAWIE

BEZ NAFTY NIEMA MOTORYZACJI



pod takiem hasłem przemysł naftowy wziął udział w Wystawie Drogowej w Warszawie.

Eksponaty przemysłu naftowego, których część reprodukujemy, służą potwierdzeniu tej tezy.

Kiedy w połowie minionego stulecia Ignacy Łukasiewicz, z ropy surowej wydobył naftę oświetleniową — wywołał tem zupełny przewrót w dziedzinie oświetleniowej. Lampa naftowa wyparła wszelkie dotychczasowe środki oświetleniowe, przechodząc od tej chwili wielką i długą ewolucję.

Wielka rola, jaką odegrała nafta w nowoczesnej cywilizacji, rozpoczęła się na polu oświetleniowem, w dalszym rozwoju jednak, pokrewna nafcie benzyna, zdobyła jeszcze większą wagę dla życia, jako niezastąpiony po dzisiaj środek napędowy, bez którego nie można pomyśleć ani samochodu, ani czołgu, ani samolotu.

Każda kropla benzyny warta kropli krwi — depeszował Clemenceau do Prezydenta Wilsona, domagając się przedewszystkiem jaknajrychlejszego dostarczenia benzyny wojskom koalicji, a ówczesny szef brytyjskiego Foreign Office, mówiąc o powodach, dla których połączone armje zdobyły przewagę nad nieprzyjacielem, wyraził się, że „sprzymierzeni żeglowali ku zwycięstwu na falach nafty".

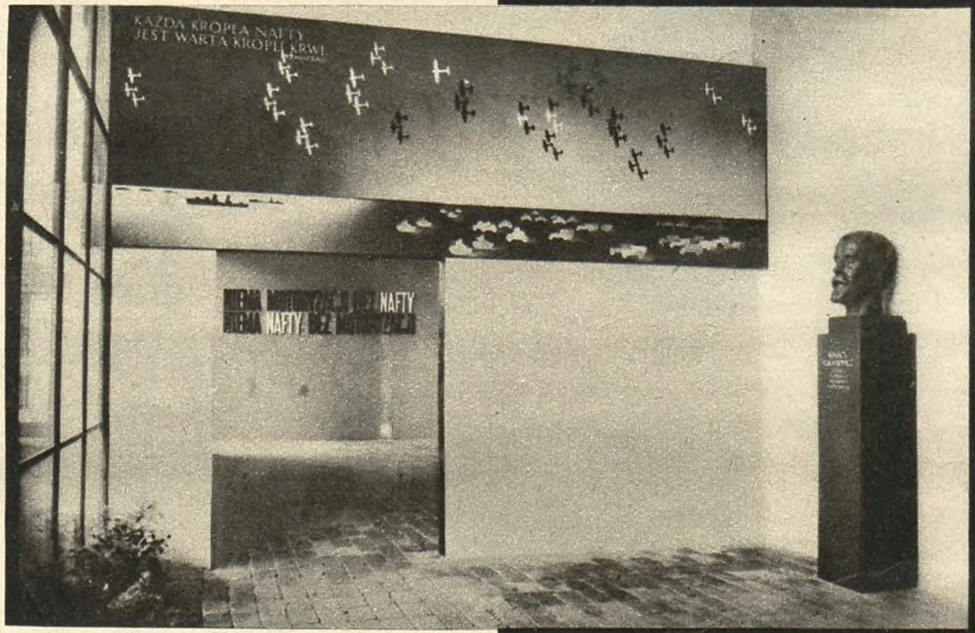
Zdanie to i teraz nie straciło nic ze swej słuszności i aktualności. Czy jest do pomyślenia w naszych czasach armja, obywająca się bez trzech głównych środków bojowo-lokomocyjnych — samochodu, czołgu i samolotu? I jakżeby mogły działać te samochody, czołgi czy samoloty, gdyby nie zdołano zapewnić armji stałej dostawy benzyny, olejów i smarów?

Ale wszystkie te przetwory naftowe, niezbędne dla napędu środków komunikacyjnych potrzebne są nietylko dla celów strategicznych. Samochód i samolot nie są przeznaczone wyłącznie dla wojska. Potrzebuje ich w równym stopniu komunikacja cywilna, potrzebuje ich koniecznie życie gospodarcze. Samochód, to natańszy, najdogodniejszy środek przewozu pasażerów i towarów czy poczty, docierający wszędzie, gdzie niema kolei, ale są choćby najlichsze drogi.

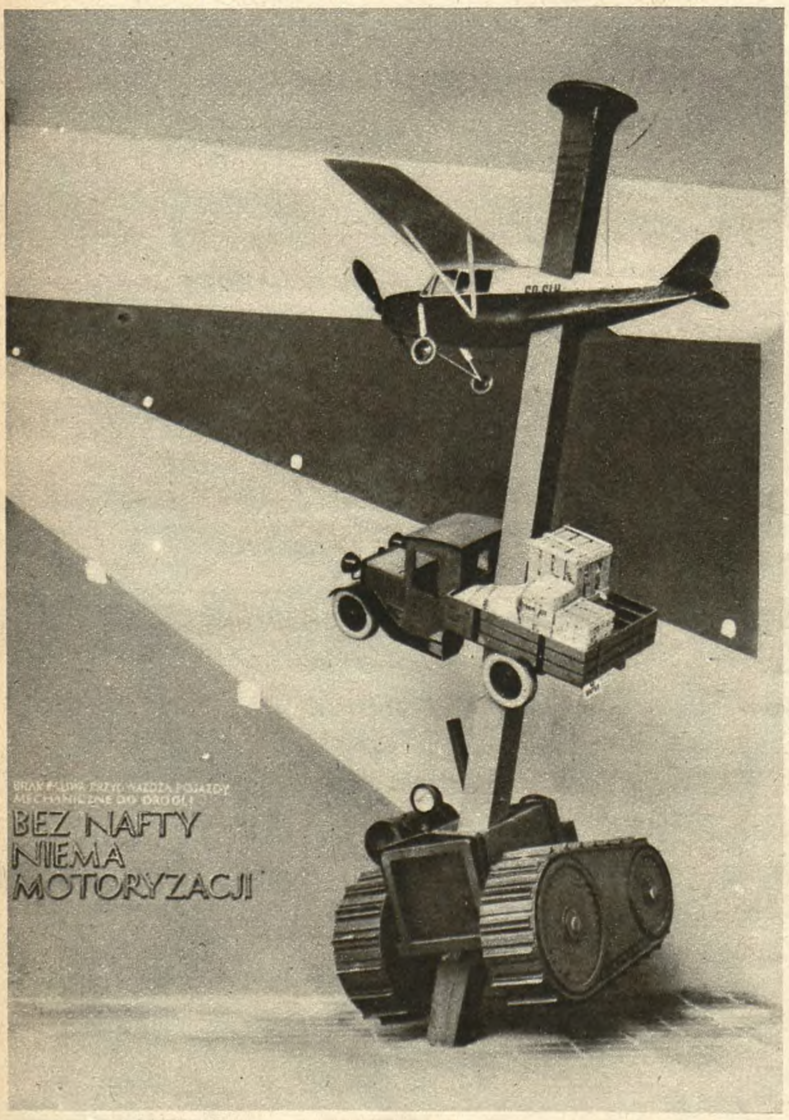
Dla rozwoju naszego życia gospodarczego, rozszerzenia sieci komunikacyjnej, ożywienia turystyki wewnętrznej, jak wreszcie dla wielu innych względów, potrzebujemy samochodów — jaknajwięcej samochodów, a zwiększenie ich ilości wszakże wymaga jednocześnie zwiększenie dostawy benzyny i smarów. Możemy im zapewnić takie zwiększenie dostawy. Kraj nasz znajduje się w tem pomyślnem położeniu, że posiada obfite złoża cennego surowca — ropy naftowej, która daje nam podstawowe środki motoryzacji, t. zn. nietylko benzynę, ale również olej smarowy, którego w poważniejszych ilościach nie można zastąpić tłuszczem, czy olejem innego pochodzenia, oraz asfalt niezbędny do celów drogowych, nietylko jako twardy pokrowiec, ale również niedający się całkowicie uniknąć przy budowie innych dróg: betonowych, kamiennych i t. p.



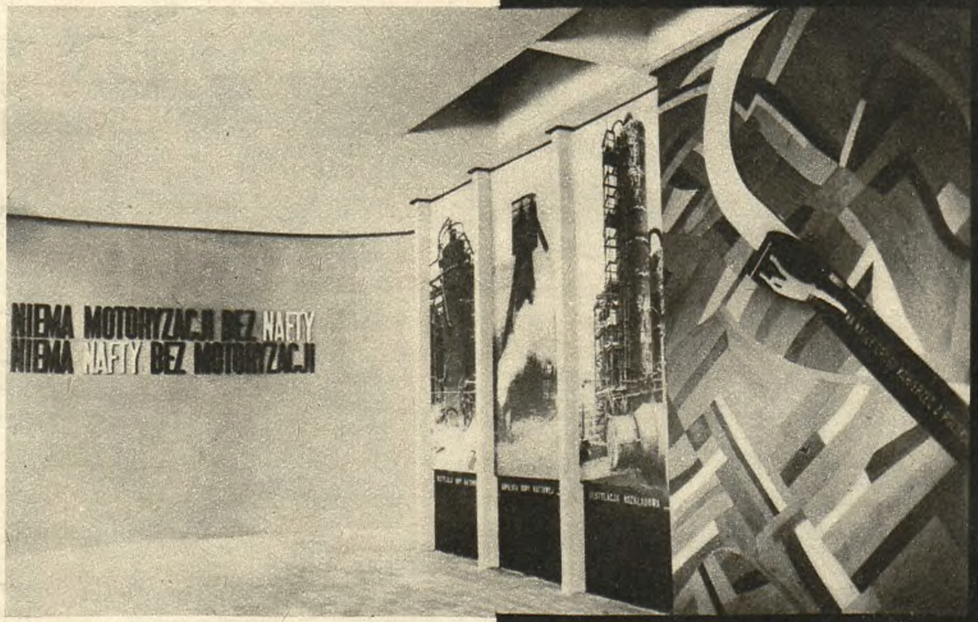
Pawilon przemysłu naftowego na Wystawie Drogowej w Warszawie, przed którym ustawiono pompy benzynowe różnych firm naftowych.



Obrazowo ujęte doniosłe znaczenie surowców naftowych dla obrony kraju. Obok popiersie Ignacego Łukasiewicza, twórcy polskiego przemysła naftowego.



„Brak paliwa przygważdża pojazdy mechaniczne do drogi".



Na jednej ze ścian pawilonu naftowego przedstawione są urządzenia dla przetwarzania ropy.

DELIKATNY NASKÓREK.

Przy pielęgnowaniu ciałka dziecięcego należy do kąpieli dziecka i do mycia główki używać odpowiedniego mydła. Mydło dla dzieci winno być doskonale przetłuszczone, wolne od ługów niezwiązanych, perfumowane olejkami naturalnemi, czystemi. Takiem mydłem jest Mydło Bébé Szofmana, którego skład chemiczny i właściwości przy każdym warze mydła są troskliwie badane przez laboratorjum analityczne firmy „WU EL KA", by mydło to idealnie przystosować do wymogów higjeny dziecka i do delikatności jego skóry.

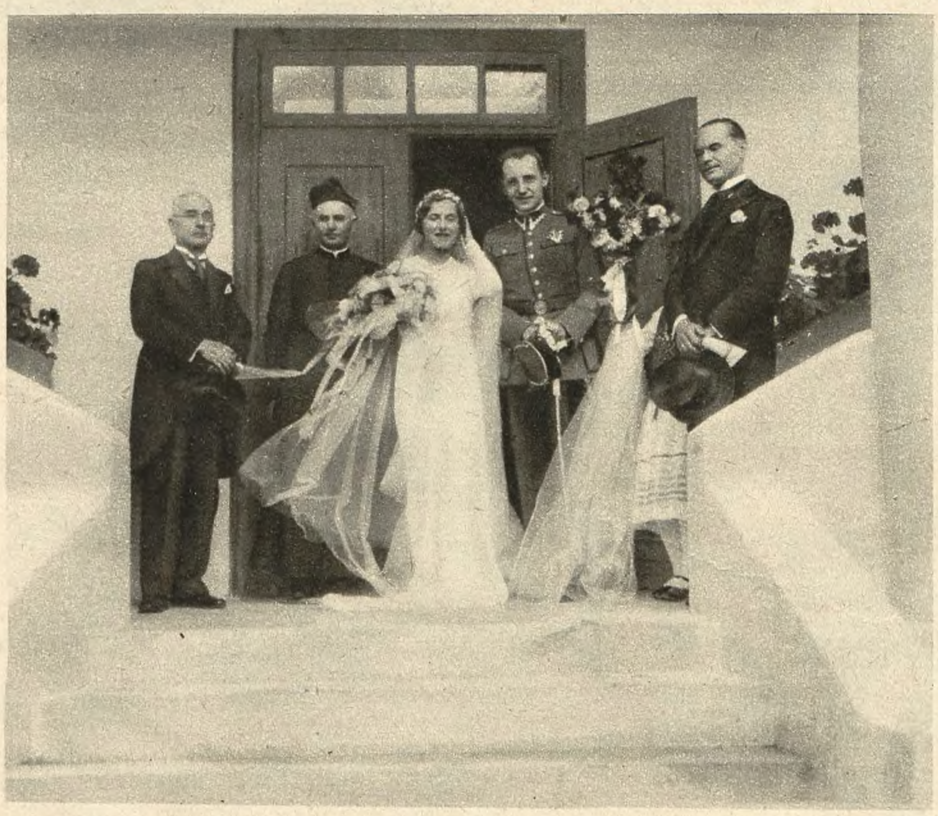
Dr. S. A.

MUZEUM UNIWERSYTECKIE W PŁOMIENIACH



W nocy z wtorku na środę bież. tygodnia cała Warszawa była pod wrażeniem olbrzymiego pożaru, który wybuchł na Uniwersytecie im. Marsz. Piłsudskiego. Pastwą płomieni mimo energicznej akcji ratunkowej, padło uniwersyteckie muzeum zoologiczne, w którem pożar szerzył się z tem większą siłą, że w salach znajdowały się bardzo liczne eksponaty, zakonserwowane w spirytusie lub eterze. Szkoda, nietylko materjalna, ale i naukowa jest olbrzymia, bo muzeum to było jedną z najważniejszych placówek polskiej nauki. Z trudem zdołano pożar zlokalizować tak, by nie ogarnął również i sąsiedniego szpitala św. Rocha. Na zdjęciu budynek muzealny, otoczony płomieniami i dymem. *Ag. Fot. „Światowid".*

NA ŚLUBNYM KOBIERCU.



W Racławicach pod Niskiem odbył się ślub dra Alfreda hr. Wielopolskiego, kierownika referatu prasowo-społecznego kancelarji cyw. P. Prezydenta Rzplitej z p. Marją, Salomeą Woytkowską. Związek pobłogosławił ks. proboszcz Franciszek Zmarzły. Na zdjęciu młoda para w towarzystwie dra Alfreda hr. Wielopolskiego (pierwszy od lewej), ks. Zmarzlego i radcy ministerjalnego Tadeusza Woytkowskiego.

Fot. M. Jajkiewicz — Nisko



MAŁPIE POPISY

W ogrodzie zoologicznym w St. Louis w St. Zjedn. A. P. publiczność podziwia trzy szympansy, niezwykle muzykalne i inteligentne, które codziennie dają koncert popołudniowy. Jeden z nich gra na fortepjanie, drugi na gitarze, a trzeci dyryguje, wydając od czasu do czasu głosy zadowolenia. Publiczność, która zwartem kołem otacza klatkę darzy dzielnych „muzyków“, nietylko oklaskami, ale także łakociami. To dokarmianie szympansów jest często przyczyną ich chorób a nawet śmierci, gdyż ludzie podają im nieodpowiednie pożywienie w nadmiernej ilości i dlatego n. p. Zarząd warszawskiego Ogrodu Zoologicznego oddzielił małpy od publiczności ścianą szklaną.

The New York Times

TRAGEDJA NA MORZU



Parowiec rybacki „Skegness“ strzaskany przez burzę u wybrzeży angielskich.



Straszliwa burza, która szalała przed dwoma tygodniami w południowej Anglji, stała się przyczyną wielu katastrof okrętowych. Między innemi rozbił się o skały w pobliżu Speeton Riff parowiec rybacki „Skegness“, przyczem załoga, złożona z jedenastu osób, zatonęła.

Na rozpaczliwe sygnały dawane zapomocą rakiet z pokładu okrętu pospieszyły na pomoc drużyny ratownicze, z powodu jednak wielkiej fali, nie mogły dotrzeć do tonącego okrętu. Nad ranem potężne fale rzuciły nieszczęśliwy parowiec rybacki na skały.

Rybacy, którzy brali udział w akcji ratowniczej powracają po ciężkiej pracy z okrętu „Skegness“ na ląd.

Zdjęcia Ag. Seherl.

OFICEROWIE POLSCY W BUDAPESZCIE



W ubiegłym tygodniu powrócili z Budapesztu oficerowie polscy, którzy brali udział w manewrach armji węgierskiej. Delegacja polska była przyjmowana niezwykle serdecznie i po zakończeniu manewrów oficerowie polscy zostali udekorowani wysokiem odznaczeniem węgierskiem, Krzyżem Zasługi II klasy.

Fotografja nasza przedstawia moment złożenia przez delegację polską wieńca pod pomnikiem poległych w Budapeszcie. Od lewej podpułk. dypl. Stanisław Rola-Arciszewski i podpułk. dypl. Stefan Mossor. W głębi węgierska kompanja honorowa i delegacje armij obcych.

ZA 5 MINUT WOJNA

Pora deszczów już się skończyła w Abisynji i za kilka dni zaczną się upały, które powoli osuszą tamtejsze bezdroża i dżungle z nadmiaru wilgoci. Armja włoska będzie więc mogła ruszyć do ataku i próbować szczęścia z przeciwnikiem dzikim, okrutnym i fanatycznie przywiązanym do wolności, ale zato kiepsko uzbrojonym i jeszcze gorzej wyekwipowanym.

Za kilka więc dni mają przemówić armaty. Ale wtedy przemówi także Anglja, względnie Liga Narodów, która nakłopotawszy się i nabiedziwszy przez szereg miesięcy, jakby tu konflikt włosko-abisyński pokojowo rozwiązać, obecnie ogłosiła urbi et orbi, że przeciwko napastnikowi (czytaj Włochom) zastosuje sankcje.

Sytuacja jest więc w najwyższym stopniu napięta i można stawiać 90 na 100, że wojna lada chwila wybuchnie. Mussolini nie może bowiem wycofać swoich wojsk z Afryki, nie odniósłszy przynajmniej jednej wiktorji, któraby zmyła hańbę Aduy. Wtedy, jak mówią, wtajemniczeni, będzie mógł zgodzić się na zawieszenie broni i witać zwycięskie legjony włoskie na Kapitolu. Nikt bowiem nie przypuszcza, aby Mussolini ważył się na wojnę z Anglją. Jest to bowiem polityk zbyt rozsądny, aby nie rozumiał,



Min. Józef Beck z małżonką przy wyjściu z dworca głównego w Warszawie, po powrocie z Genewy. Obok wicemin. Szembeck i min. Schaetzel.



Widok na Gibraltar, gdzie została skoncentrowana wojenna flota angielska.

Delius — Paris.



La Valetta, główne miasto na Malcie, ufortyfikowane obecnie przez Anglików.

Delius — Paris.

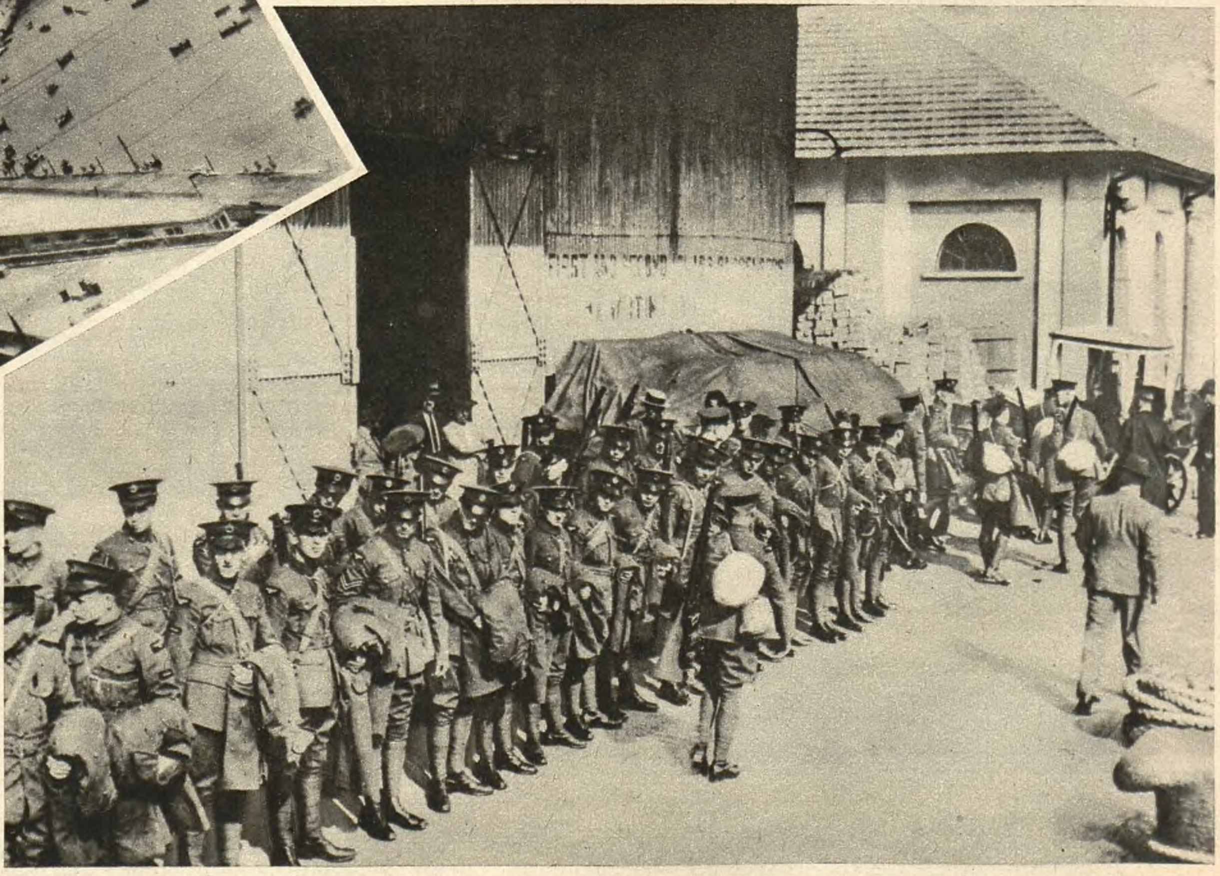
że zbrojne starcie z Wielką Brytanją musi się skończyć dla Italji klęską. Wystarczy bowiem, że Anglja zamknie Suez i Gibraltar a armja włoska zostanie odcięta od wszelkiego dowozu, zarówno środków żywności, jak i amunicji a zdana na swój los nie sprosta zadaniom.

Historja zresztą uczy, że walka z Anglją jest ciężka i beznadziejna. Doświadczyli tego pokolei Hiszpanie, Holendrzy, Niemcy itd.

A któż zniszczył największego genjusza militarnego wszystkich czasów Napoleona, jak nie Anglja?! Przecież nawet ten „bóg wojny", który marzył o podboju Egiptu, o marszu na Indje i o inwazji na wyspy brytyjskie, musiał wkońcu skapitulować i sam oddać się na łaskę i niełaskę Anglików.

Oczywiście można się mylić w przepowiedniach. Być może, że Włosi odnieśliby nawet sukcesy w spotkaniu z Anglją, ale, czy gra warta jest świeczki? Przecież taka wojna będzie kosztować miljardy, będzie wlec się lata całe, Anglicy bowiem wierni swoim zasadom, będą z pewnością walczyli do ostatniego...Abisyńczyka, zablokują Włochy gospodarczo, zniszczą je ekonomicznie i zaprowadzą w ulicę bez wyjścia. Wystarczyło przeczytać ostatnią mowę Churchila, aby zdać sobie sprawę z tego, że Anglja jest zdecydowana rzucić całą swoją siłę na szalę wypadków, i że zdaniem jego, już dzisiaj Włosi dali się zagnać w „morderczą pułapkę".

Słońce świeci nad Abisynją, na zegarze historji wskazówki posuwają się powoli ku godzinie dwunastej. Cesarz zarządził ogólną mobilizację. Nad Sudanem krążą angielskie aeroplany. Blisko 300.000 żołnierzy włoskich, zgromadzonych w Erytrei i Somali czeka na hasło wymarszu. Za chwilę wybije dwunasta. Co ona przyniesie? J. L.



Przybycie angielskich wojsk lotniczych na Gibraltar.

The New York Times.



W związku z naprężoną sytuacją odbyły się w Egipcie wielkie manewry wojskowe. Na zdjęciu oddział Egipcjan, oddający salwę.
Scherl.



Budowa dróg przez wojska włoskie w Erytrei.
Photo Nyt.

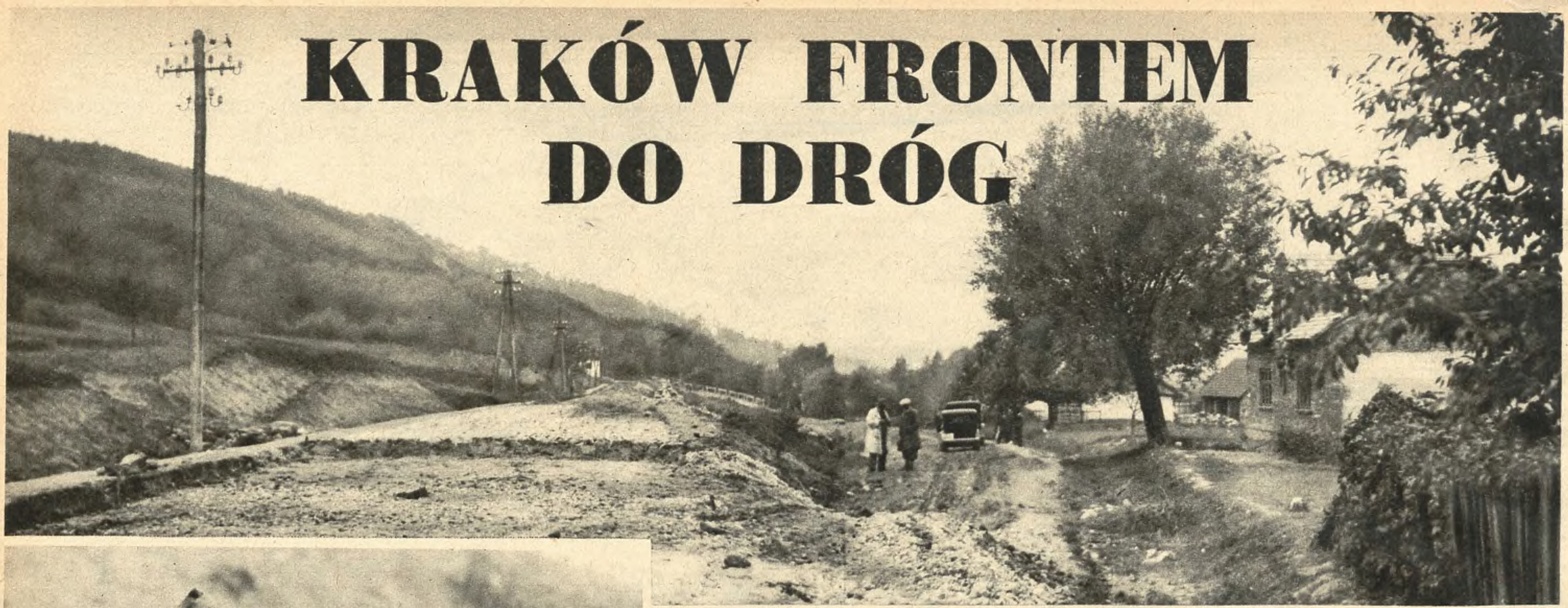


Ostatni pocałunek przed wyjazdem na front z Neapolu.
Delius — Paris

Ogłoszenie powszechnej mobilizacji w Abisynji przy odgłosie bębnów.
Scherl.



KRAKÓW FRONTEM DO DRÓG



Budowa drogi Kraków—Mysłowice: przerzucenie drogi pod Kochanowem.

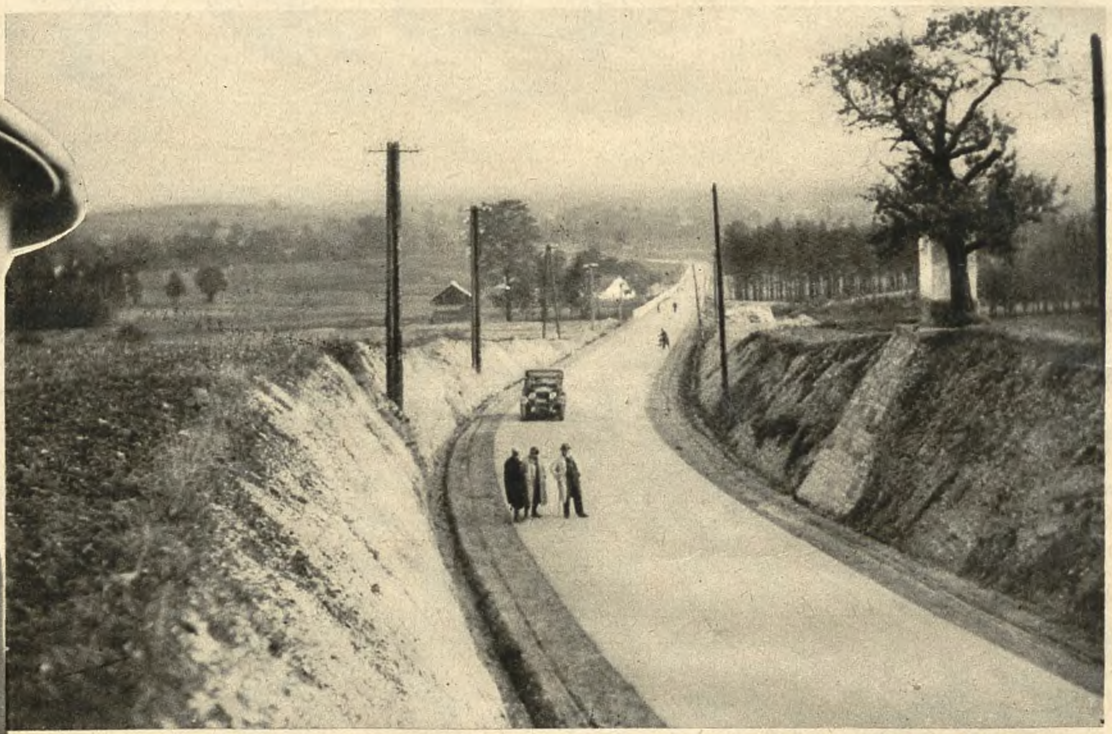


Junacy, pracujący przy budowie drogi Kraków—Zakopane, na odcinku Myślenice—Chabówka.

WSZYSTKIE ZDJĘCIA AG. FOT. „SWIATOWID".



Do robót ziemnych na nowej drodze Kraków—Wieliczka sprowadzono z Wołynia Holendrów, osiadłych tam od XVIII-go wieku, kiedy to budowali kanał Ogińskiego.



Partja gotowej drogi Kraków—Mysłowice: odcinek pod Jaworznem.

Drogi polskie są sławne. Sławne nie tyle ze swej dobroci ile z niemożliwego wprost stanu zaniedbania i kompletnego braku wszelkich cech, znamionujących pojęcie drogi wogóle. To też z radością wielką obserwujemy zmaganie się Województwa Krakowskiego z tym ciężkim do rozwiązania problemem, który w Zachodniej Małopolsce ulega dzięki przyznaniu na ten cel funduszów przez Ministerstwo Komunikacji, powolnej likwidacji. Mianowicie — w przebudowie znajdują się odcinki trzech niezwykle ważnych arteryj komunikacyjnych, t. j. tras: Kraków — Zakopane, Kraków — Górny Śląsk i Kraków — Lwów, przyczem prace wrą równocześnie na całej przestrzeni tych głównych traktów. Odcinek Kraków — Myślenice na trasie Kraków — Zakopane jest już, jak wiemy, gotowy — teraz odbywają się roboty ziemne w odcinku Myślenice — Chabówka, które obejmują miejscowości: Stróże, Pcim, Lubień, Krzeczów, Tenczyn, Skomielna Biała i Zabornia. Przeprowadza się korekcje trasy, łagodząc spadki i wzniesienia, przerzucając drogę w celu jej wyrównania — przebudowuje się wszystkie objekty drogowe, t. j. mosty i przepusty, przekłada się łożyska potoków, przeszkadzających odpowiedniemu przebiegowi drogi, wzgl. zagrażających w dotychczasowym swym stanie zalewem przyszłej trasy. Ogólna ilość nowych przepustów i mniejszych mostków dochodzi do liczby 98 sztuk, ponadto powstaje 5 większych mostów o łącznej długości 120 m na potokach: Trzebince, Kaczance, Krzczonówce, Lubieńce i Tenczynce — dopływach rzeki Raby. Trasę prowadzi się tak, by uwzględnić przyszłą zaporę wodną na Rabie w Stróży, która spowoduje powstanie wielkiego w tem miejscu jeziora. Droga więc na tym odcinku będzie biegła wzdłuż brzegów przyszłego jeziora — o parę metrów wzwyż od jego zwierciadła. Roboty prowadzi się sposobem gospodarczym we własnej administracji Państwowego Funduszu Drogowego. 2.000 robotników i drużyna junaków są zajęte przy budowie tego olbrzymiego objektu. Warunki terenowe są niezwykle ciężkie z powodu ciężkich iłów wodonośnych i gliniastego gruntu, znajdującego się na terenie budowy. Kosztorys robót opiewa na sumę 4,600.000 zł., przyczem koszt jednego kilometra drogi wynosi 135—140.000 zł.

Mniej więcej w taki sam sposób prowadzi się budowę odcinków Kraków — Wieliczka i Kraków — Górny Śląsk, gdzie również nastąpił szereg korekcyj obu tras, w celu uzyskania jak najlepszych warunków dla przyszłych „konsumentów" tych dwu dróg.

Wielkość i rozmiar prac, jakie oglądaliśmy na specjalnym ad hoc objeździe przedstawiają się imponująco i dają niezwykły obraz ogromnych wysiłków ze strony Kierownictwa budowy i jego wykonawców. ae.

sztuka i FILM



Serdeczne pozdrowienia z Londynu,

zasyła Czytelnikom „Światowida" urocza Jean Parker, której talentem zainteresował się ostatnio Rene Clair, przebywający obecnie nad Tamizą.

„KOCHAJ TYLKO MNIE".



Nowa rewelacja ekranu, Lidja Wysocka, ukaże się wkrótce w komedji „Kochaj tylko mnie". W filmie pozatem występują H. Grossówna, Znicz, Stępowski, Sielański, Zacharewicz i inni. Reżyserem tego filmu jest M. Flantz.

Fot. „Leo-Film".

„Wyszła zamąż za bosmana"



Claudette Colbert stworzyła nową, wielką kreację w znakomitym filmie „Columbii" pt. „She married her Boss" („Wyszła zamąż za bosmana").

Fot. „Columbia"

PAWEŁ MUNI WALCZY O ŻYCIE.



Sceny z filmu „Walczę o życie" z Pawłem Muni i Bette Davis.

Fot. Warner Bros First National"

Zeszłego roku byliśmy świadkami ciekawego wydarzenia. Był wyświetlany jeden (dosłownie tylko jeden) film z nieznanym dotąd w Polsce aktorem Paulem Muni. Film nosił tytuł „Jestem zbiegiem". I po tym jednym tylko filmie aktor ten stał się dla naszej publiczności uosobieniem najwyższego kunsztu artystycznego. Podobny wypadek miał dotąd u nas miejsce tylko raz jeden, a mianowicie wtedy, gdy Marlena Dietrich jednym zamachem („Marokko") zdobyła sobie tysiące wielbicieli. Ale Paul Muni dzięki filmowi „Jestem zbiegiem" zdobył ich sobie znacznie więcej. Bo Paul Muni jest czemś więcej, niż dobrym aktorem filmowym. Jest wojującym, jak Chaplin, rewolucjonistą, w innej, bo dramatycznej formie, walczącym z otaczającym go niesprawiedliwym światem.

Nie dziwimy się, więc, że zapowiedziany tegoroczny film Faula Muniego „Walczę o życie" nastręcza wiele pytań. Czy Muni nie zszedł z ideologicznej linji swoich ról? Poruszone w filmie zagadnienie: czy w obecnych czasach człowiek może dowolnie, kierując się swoją nieugiętą wolą i zdolnościami, przejść z jednej społecznej klasy do drugiej — znajdzie mocną i zdecydowaną odpowiedź: nie! Ani talent, ani uparta chęć, ani miłość do kobiety z innej t. zw. „lepszej sfery" nie pozwolą mu na zasymilowanie się z tymi, którzy od pokoleń przywykli go byli uważać za parjasa. Tak było, ale Muni i jego nowy film każą nam wierzyć, że tak nie będzie.

Film „Walczę o życie", zrealizowany przez wytwórnię Warner Bros, będzie u nas wkrótce wyświetlany.

„SZANGHAJ“.



Charles Boyer, niezwykle uzdolniony aktor filmowy i Loretta Young odtwarzają główne role w filmie egzotycznym p. t. „Szanghaj“.

„ANNAPOLIS“.



Ryszard Cromwell i Rosalind Keith święcą triumfy w superfilmie p. t. „Annapolis“. Film ten, wyświetlany z rekordowem powodzeniem w kinie „Astor“ w Nowym Jorku, ujrzymy niebawem i w Polsce. Zdjęcia Wytw. „Paramount“.

»KAPRYŚNA MARIETTA«



Jeanette Mc Donald w filmie „Kapryśna Marietta“.



Nelson Eddy i Jeanette Mc Donald w filmie „Kapryśna Marietta“.

Zdjęcia „Metro Goldwyn-Mayer“.

Jeanette Mc Donald i Nelson Eddy ukażą się w świetnej komedji muzycznej „Kapryśna Marietta“, reż. Van Dycka. Nelson Eddy cieszy się zasłużoną sławą świetnego śpiewaka, podobnie jak i Jeanetka. W filmie tym Nelson i Jeanette stanowią świetnie dobraną parę.



„Powrót mamy“ Marji Jasnorzewskiej-Pawlikowskiej na scenie Teatru Nowego w Warszawie: Piaskowska i Ziembiński, reżyser tej sztuki.
Fot. J. Malarski — Warszawa.

PREMJERY W TEATRACH WARSZAWSKICH

Nowy sezon teatralny w Warszawie jeszcze się nie zaczął. Teatry dogrywają repertuar letni, pracując gorączkowo nad premjerami otwarcia. W najbliższych dniach lunie z nieba teatralnego potop premjer, i to w ramach tygodnia lub dziesięciu dni. Dziwna rzecz, jak te premjery w teatrach warszawskich lubią „chodzić kupą“. Po za „Królem Learem“ w Teatrze Polskim, we wszystkich innych teatrach warszawskich otwierają sezon sztuki polskie, prawie wyłącznie— repertuar wznowieniowy. Wyjątek stanowi Teatr Nowy, który już rozpoczął sezon nową sztuką Marji Jasnorzewskiej-Pawlikowskiej, p. t. „Powrót mamy“.

Autorka „Egipskiej pszenicy“ w tej nowej swej komedji wykoncypowała sobie rodzinę, żyjącą między sobą „bez obsłonek“. Panuje w tej rodzinie wzajemne „zrozumienie“ dla praw serca, panuje dość szeroka tolerancja, a niema żadnych zobowiązań wzajemnych, po za poczuciem potrzeby zachowania pewnych form savoir vivre'u w swych postępkach. Konflikt wybucha nie dlatego, że 55-letni pan Rembert kocha się w dwudziestoparoletniej pannie, i niebardzo to ukrywa, ale że wprowadza ją do domu rodzinnego podczas nieobecności żony, żąda od syna i córki, aby robili honory domu, a w dodatku daje się złapać w namiętnym uścisku przez nagle przybyłą żonę. Tolerancyjna małżonka uważa to za przesadną „współczesność“ i wyprowadza się do hotelu, czekając na skruchę męża. Kochający matkę synalek dla przywrócenia status quo i wyratowania ojca z rąk podejrzanej co do czystości swych intencyj panny Beaty, zabiera się do panny, rozbiera ją u siebie w pokoju i wprowadza ojca. Powraca dawna idylla rodzinna. Zaznaczyć należy, iż synek jest erotycznym cynikiem pierwszej klasy, chwalącym się głośno swymi podbojami i lekceważącym kobiety, zaś córka reprezentuje ultratolerancyjny typ panny, więcej zresztą teoretycznie, niż praktycznie operując hasłami „prawa do szczęścia“. Autorka zawiązała konflikt, potem go załagodziła — i nie zaznaczyła wcale, co sama o tem myśli. Stworzyła sztuczną rodzinkę, coś w rodzaju filmów rysunkowych, pobawiła się nią — i na tem koniec. Pobawiliśmy się i my przez trzy godziny, bo „Powrót mamy“ posiada szereg scen dobrze napisanych, dość dużo humoru i dowcipkowania aforystycznego i dobrą budowę sceniczną. Rolę zakochanego ojca zagrał Wł. Grabowski z właściwem mu zacięciem groteskowem, jednak w ramach komedjowości. Ziembiński, który komedję tą b. dobrze wyreżyserował, złagodził postać cynicznego synalka, nadając mu cechy wesołego szaławiły. Panie: Gella (matka), Halina Kamińska (córka), Piaskowska (Beata) i Żabczyńska (Kuńdzia) były wszystkie b. dobre. Dekoracje S. Sarockiego — prześliczne.

Teatr „Wielka rewja“ po cieszącej się dużym sukcesem operetce „Przygoda w Grand Hotelu“, wystawił równie starannie pod względem reżyserskim i wystawowym przeróbkę komedji Tristana Bernarda „Kawiarenka“, z muzyką Benatzkiego. Podobno w Wiedniu rzecz ta wystawiona była kameralnie, natomiast w wydaniu warszawskiem rozbudowano „Kawiarenkę“ na operetkę i naszpikowano wkładkami. Historja kelnera, który otrzymał wielki spadek i używa życia tylko w nocy, bo w dzień pracuje nadal w kawiarni, związany dwudziestoletnim kontraktem o dużych penalach, zatraciła w wydaniu operetkowem swój wdzięk, jednak pozostała barwnem tłem dla wyczynów aktorskich i śpiewaczych. Główny ciężar widowiska spoczął na barkach popularnego wodewilisty Ludwika Sempolińskiego, który z temperamentem i humorem zagrał kelnera Franciszka. Prześlicznie śpiewała p. Karwowska, dzieliła z nią powodzenie p. Szretterówna, b. miłe były pp. Grossówna (warta lepszej roli) i J. Czerska. Pozatem „reprezentowali humor“, jak to się mówi, pp. Kazimierz Krukowski (dobre kuplety) i Regro. Obdarzony ślicznym głosem basowym laureat konkursu śpiewaczego w Wiedniu, P. E. Bender, bisował swoją wkładkę. Zresztą wszystkie wkładki miały duże, może największe powodzenie. „Kawiarenka“ spodobała się publiczności warszawskiej i cieszy się dużem powodzeniem. Dekoracje J. Galewskiego i kostjumy Geny Galewskiej — barwne.

Old Goj.



„Kawiarenka“ Tristana Bernarda z muzyką Benatzkiego na scenie „Wielkiej Rewji“ w Warszawie. Stoją od lewej: Janina Czerska, Ludwik Sempoliński, Helena Grossówna i Zygmunt Regro.
Fot. St. Brzozowski — Warszawa.

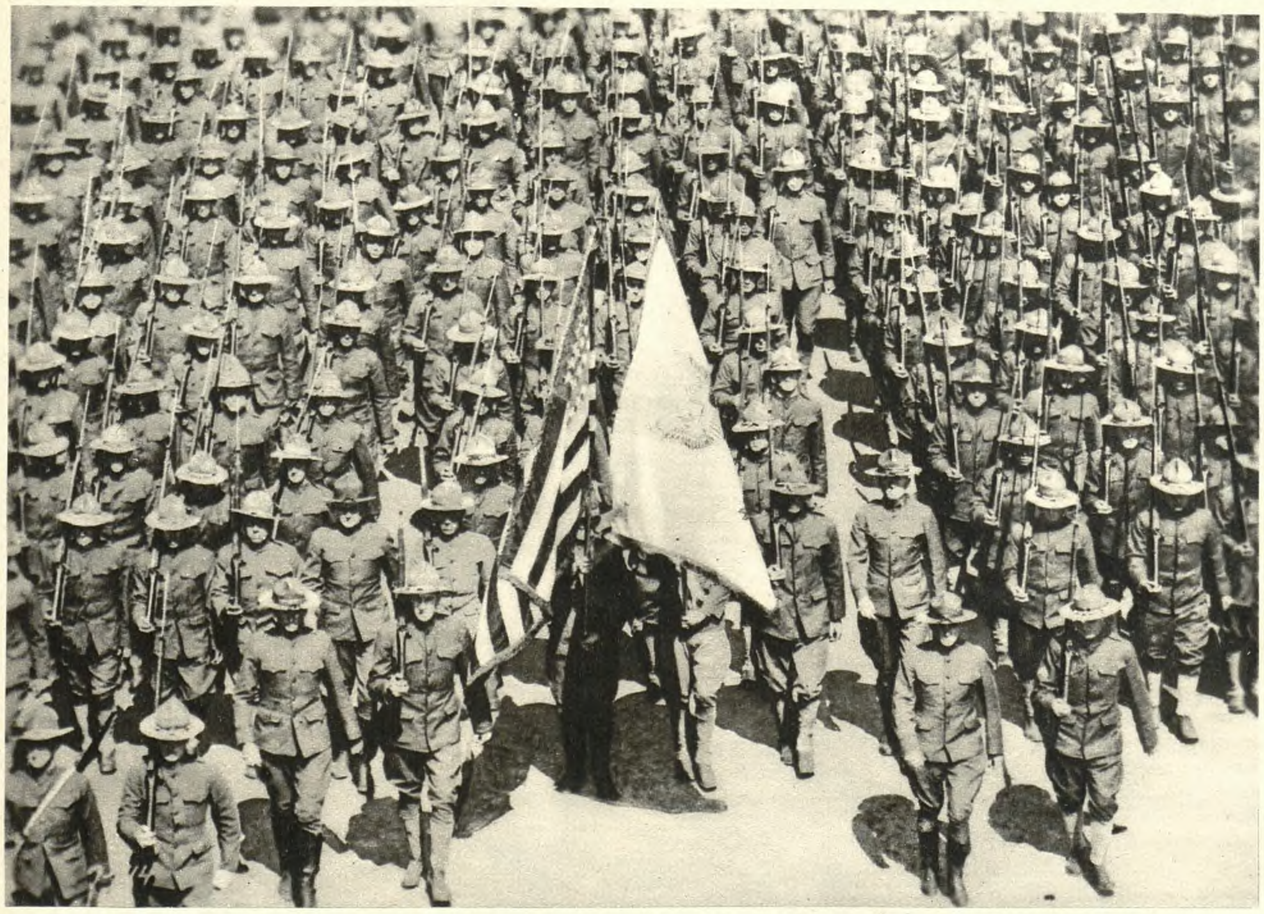




„Kawiarenka“: Maryla Karwowska i Andrzej Karewicz.
Fot. St. Brzozowski — Warszawa.

„Powrót mamy“: Halina Kamińska i Ziembiński.
Fot. J. Malarski — Warszawa.

„JUTRO ZNOWU WOJNA?"



Imponująca scena z nowego filmu amerykańskiego „Foxa" p. t. „Jutro znowu wojna?", przedstawiająca przemarsz oddziałów armji Stanów Zjedn. A. P. Fot. „FOX".

Dziś, kiedy niezwykle na czasie jest pytanie „Jutro znowu wojna?", w chwili, gdy nad światem zawisła groźba wojny Abisynji z Włochami i konfliktu włosko-angielskiego, ukazuje się nowy obraz poświęcony zagadnieniom wojennym.

Tym razem nie chodzi o dodatki aktualne. Wytwórnia Fox stworzyła olbrzymi film o niezwykle interesującej treści. Film ten nosi tytuł „Jutro znowu wojna?". Prace nad jego wykonaniem trwały przeszło dwa lata. Do dyspozycji reżysera tego obrazu i jego asystentów były oddane olbrzymie archiwa filmowe Niemiec, Ameryki, Włoch, Rumunji, Turcji, Japonji, Francji i Polski. Przejrzano ogółem ponad 800 tysięcy metrów zdjęć, dotyczących przeważnie wojny światowej. Korzystano nawet z tajnego filmowego archiwum wojennego Stanów Zjednoczonych.

Z tych olbrzymich historycznych zbiorów o bezcennej wprost wartości pamiątkowej wybrano kilka tysięcy metrów rewelacyjnych zdjęć, ilustrujących przygotowania do wojny światowej, niezwykle emocjonujące fragmenty walk na froncie zachodnim i wschodnim oraz wybrano zdjęcia obecnych przygotowań wojennych i zbrojeń wszystkich państw. Duże miejsce w tym filmie zarezerwowano polskim Legjonom, które walczyły o Niepodległość Polski.

Film wywiera olbrzymie wrażenie. Po raz pierwszy bowiem w dziejach kinematografji udało się zgromadzić w ramach jednego obrazu tyle bezcennych zdjęć, które dotąd nie były dostępne szerszemu ogółowi. Bohaterami tego obrazu są dowódcy walczących armij oraz władcy poszczególnych państw, jak: Wilhelm II, Franciszek Józef, Jerzy V, Mikołaj II i inni. Największym jednak bohaterem obrazu jest szary żołnierz, którego ujrzymy w chwili tragicznych zmagań na polach bitew podczas przemarszów, bohaterskich ataków i szturmów oraz w czasie manewrów pokojowych, świadczących, iż mimo że na świecie panuje pokój, niewiadomo czy jutro nie będzie wojny.

Film nie wypowiada się ani za wojną, ani przeciwko niej. Podaje tylko fakty w całym ich nieraz wstrząsającym realiźmie. Pokazuje, jak naprawdę wyglądała wojna światowa i mówiąc o przygotowaniach wojennych, jakby ostrzegał świat przed skutkami nowej wojny.

Trudno było o realizację filmu bardziej interesującego, bardziej przemawiającego do wszystkich serc i bardziej aktualnego.

STANISŁAWA PERZANOWSKA.



Stanisława Perzanowska, znakomita reżyserka warszawska.

Stanisława Perzanowska wcale nie rwie się do reżyserji: pali się do grania. Wpadła w tą branżę zupełnie przypadkowo. Była członkiem „Reduty" od pierwszego dnia istnienia tejże, dokąd ją zabrał Osterwa z Państwowej Szkoły Dramatycznej — i przez 10 lat w Warszawie, a potem w Wilnie tkwiła po same uszy w „zakonie redutowym". Trzeba trafu, że do Wilna przyjechał na występy w „Reducie" Jaracz. Miał grać „Judasza" i trzeba było dla niego dramat ten inscenizować. Ponieważ przy opracowywaniu utworów w „Reducie" Perzanowska wykazywała uszczypliwą trafność w uwagach i z powodzeniem mieszała się nie do swoich rzeczy, przeto bractwo redutowe „wytypowało ją" — jak sama mówi — na zajęcie się „Judaszem". Rezultat był taki, że Jaracz, otwierając w sezonie następnym „Ateneum", „wytypował" sobie do Warszawy Perzanowską, powierzając jej lwią część pracy reżyserskiej.

Odrazu w pierwszym sezonie Perzanowska zaniepokoiła sfery teatralne warszawskie inscenizacjami „Ulicy", „Domu otwartego" i „Dam i huzarów", dodając do tego „Senat szaleńców", „Dantona", „Pannę Maliczewską" i „Bunt w domu poprawy". Brak szacunku, jaki wykazywała dla tradycji i konwenansu teatralnego, sprowokował publiczność warszawską do wybitnego zainteresowania się przedstawieniami w „Ateneum" i wysunął teatr ten na front sezonu. Ironistka z usposobienia, o trzeźwej spostrzegawczości, delektuje się Perzanowska „odbronzowianiem" pomników i podmalowywaniem ich żywemi, życiowemi kolorami, ale jednocześnie potrafi zastosować do utworu scenicznego fantastyczną, czasem nawet szarżowaną formę, jeżeli to uwypuklić ma jego sens lub bez sens czy naiwność pewnych części.

Perzanowska nie pali się do reżyserji, polegającej na rozstawianiu i przesuwaniu aktorów po scenie. Takie utwory jej nie tentują. Lubi rzecz „inscenizować", a zamiast słowa „reżyserować" używa określenia „zająć się utworem". Reżyserja — to czynność, a „zajęcie się utworem" — to ustosunkowanie się do niego, zaciągnięcie pewnego zobowiązania moralnego.

Bardzo charakterystyczne dla Perzanowskiej są jej wrażenia z zeszłorocznego pobytu w Moskwie dla studjów teatralnych.

„Nie wróciłam z Moskwy z kuferkiem pomysłów do przeszczepiania mechanicznego na nasz grunt, bo nie jechałam tam po „zakupy". Interesował mnie stosunek teatru sowieckiego do utworu i muszę przyznać, iż nic specjalnego dla siebie stamtąd nie wywiozłam. Naturalnie — teatr sowiecki jest w chwili obecnej najlepszym teatrem, ale na to się składają specjalnie przyjazne warunki, polegające na nieliczeniu się z kosztami i z ilością prób. Pozostawiając na boku ideowy i artystyczny stosunek teatru sowieckiego do utworu, podkreślić muszę, iż na stuprocentową precyzję widowiska ma duży wpływ stosunek aktora sowieckiego do swego zawodu. Bynajmniej nie lepszy od naszego, aktor sowiecki przystępuje do pracy z nabożeństwem i traktuje ją jako pewną misję. Próby utworu, trwające po pół roku i więcej, odbywają się w atmosferze adoracji dla reżysera, który pracuje przy pomocy kilku innych reżyserów. Podczas prób balkony zapełnione są adeptami sztuki aktorskiej, co bynajmniej nie zmniejsza intensywności pracy, a nawet nadaje jej charakter więcej odpowiedzialny. Gdy po pół roku utwór podany zostaje do wykonania publiczności, niema w nim żadnego szczegółu przypadkowego. Na takie warunki pracy nie możemy sobie u nas pozwolić.

Jedyną osobistą korzyść, jaką wywiozłam z Moskwy, to wrażenie, jakie odniosłam na „Świętoszku": zobaczyłam tam, jak nie należy Moliera wystawiać. Wielki aparat wystawowy, pomysłowo rozbudowana scena, kostjumy stylowe i syntetyczne — wszystko to zionęło nudą. Doszłam do przekonania, iż Moliera trzeba podawać jak najprościej, prawie że naiwnie, i metodę tą zastosowałam ostatnio przy wystawianiu „Chorego z urojenia". Nie przywiązywałam zresztą do tego mojego wyczynu większej wagi i byłam wielce zdziwiona, gdy na premjerze zaczęto mi w antraktach składać powinszowania, iż „świetnie utrafiłam w styl molierowski". Wyznać muszę, iż przy reżyserowaniu „Chorego z urojenia" ani na chwilę nie myślałam o jakimś stylu: z naiwnego, przestarzałego utworu chciałam wydobyć maksimum zabawności, bez puszcenia się na sztuczny szacunek dla Moliera. „Chory z urojenia" miał ogromny sukces zarówno w Warszawie, jak i podczas naszego objazdu po kraju i to był jedyny efektywny rezultat mego pobytu w Moskwie".

Stanisława Perzanowska jest ściśle związana z Jaraczem. Łączą ich zarówno poglądy artystyczne jak i poglądy na prawa i obowiązki aktora w stosunku do teatru. To też reżyserowała cały sezon w „Nowej Komedji", gdy był tam Jaracz, reżyserowała cały sezon ubiegły w „Teatrze Aktora", a obecnie, gdy Jaracz ponownie objął „Ateneum", przygotowuje premjerę inauguracyjną. — Nie będzie to żadna ze sztuk „sztandarowych", jakiemi teatry zwykle otwierają sezon: „Majster i czeladnik" Korzeniowskiego i „Marcowy kawaler" Bliźińskiego, dawno niegrane komedyjki, proste i naiwne, rozpoczną nowy sezon Jaracza. Zobaczymy, co pokaże w nich Perzanowska.

J. B.



ODZNACZENIE PIANISTY.

Znakomity nasz pianista, profesor Józef Turczyński został odznaczony bułgarskim krzyżem komandorskim za zasługi położone dla Bułgarji na niwie artystycznej.

KASIA I JEJ SOKÓŁ.



Katharine de Mille sprawiła sobie tresowanego sokoła, zaprawionego do polowań na ptaki, który stanowi obecnie jej najmilszą rozrywkę.

The New York Times.

KILKA CHWIL Z KAZIMIERZEM POCHWALSKIM.



„SABAŁA", legendarny bajarz tatrzański, towarzysz wypraw tatrzańskich Chałubińskiego — zmarły w 1893 r. — obraz olejny malowany przez Pochwalskiego w 1887 r. dla Henryka Sienkiewicza.

Prof. Kazimierz Pochwalski, urodzony 27 grudnia 1855 roku w Krakowie, mieszka i tworzy dotychczas w pełni sił artystycznych, w swem rodzinnem mieście.

Jest to jeden z najwybitniejszych portrecistów współczesnej mu doby. Przez długie lata swego pobytu w Wiedniu prof. Kazimierz Pochwalski był nadwornym malarzem cesarza Franciszka Józefa I., profesorem wiedeńskiej Akademji Sztuk Pięknych i cieszył się niezwykłem uznaniem arystokracji austrjackiej i świata politycznego i finansowego stolicy monarchji austrjacko-węgierskiej. Już we wczesnej młodości zdobył światową sławę, otrzymawszy niezwykłą ilość nagród i wysokich odznaczeń za udział w wystawach zagranicznych. Po oswobodzeniu Polski powraca natychmiast do kraju, likwidując swe zażyłe, oraz intratne stosunki z Wiedniem. Z galerji jego portretów najcenniejszemi są wizerunki wybitnych rodaków, którzy odegrali poważną rolę w politycznem i kulturalnem życiu Małopolski.

W czasie swej podróży na Wschód, odbytej z Andrzejem hr. Potockim, Władysławem Branickim i hr. Zdzisławem Tarnowskim, prof. Pochwalski zapoznał i zaprzyjaźnił się z Henrykiem Sienkiewiczem, z którym odbywał również wycieczki w Tatry.

Z tych czasów pochodzi portret Sabały, malowany w Zakopanem w roku 1887 dla Henryka Sienkiewicza. Obraz przedstawia wierną podobiznę pierwszego tatrzańskiego przewodnika, poetycznego górala Sabałę, którego bajki uwiecznił swem piórem Henryk Sienkiewicz. W obrazie tym podziwiamy szlachetną postać rasowego górala, w ostatnich latach jego życia. (Sabała umarł w roku 1893).

Kazimierz Pochwalski, obok Walerego Eliasza Radzikowskiego, należał do pierwszych artystów-malarzy, odkrywców piękna tatrzańskich gór w czasach, gdy podróż w Tatry była jeszcze trudną i kosztowną ekspedycją.

Wymieniony obraz dotąd nie był nigdzie reprodukowany.

Dziwnym trafem dzieła prof. Kazimierza Pochwalskiego mało znane są dotychczas młodszej polskiej generacji, gdyż znakomity mistrz nie urządzał dotąd nigdy swej zbiorowej wystawy, ani nie brał udziału w krajowych wystawach ostatniego 15-lecia. Niewątpliwie nasze sfery artystyczne zorganizują z okazji 80-letniej rocznicy mistrza portretu zbiorową wystawę dzieł znakomitego polskiego artysty, którego prace rozsławiały wśród obcych przez długie lata naszą sztukę.

m. d. d.

SYLWETKI LITERACKIE.

WINCENTY BUREK

AUTOR „DROGI PRZEZ WIEŚ"



Rodzinna zagroda poety w Ocinku.



Wincenty Burek.



Chata Ćmolacha z opowiadania „Podymne" Burka.

Wszystkie zdjęcia Jan Kołecki, Sandomierz.

Wśród literatów najmłodszego pokolenia, którzy piszą o wsi, najpoczcześniejsze miejsce obok Jalu Kurka zajmuje Wincenty Burek, syn Ziemi Sandomierskiej, autor „Drogi przez wieś", książki, która zyskała sobie olbrzymią poczytność.

„Droga przez wieś" jest wiernym obrazem wsi, jej życia, zmagań się i walk. Uderza w niej nieporównany realizm, bezwzględna zgodność z rzeczywistością i z tem wszystkiem co tworzy nową fizjonomję chłopa polskiego.

Tematem tej książki jest życie chłopów w Ocinku, wsi rodzinnej Burka, leżącej o kilka kilometrów na północ od Sandomierza. Ojciec poety jest chłopem zamożnym, 40-morgowym. Rodzina Burków wywodzi się z Radoszek. Wincenty Burek kończył gimnazjum w Sandomierzu, a uniwersytet w Warszawie, nie zerwał jednak kontaktu ze wsią, lecz chłonął w siebie całą treść jej życia.

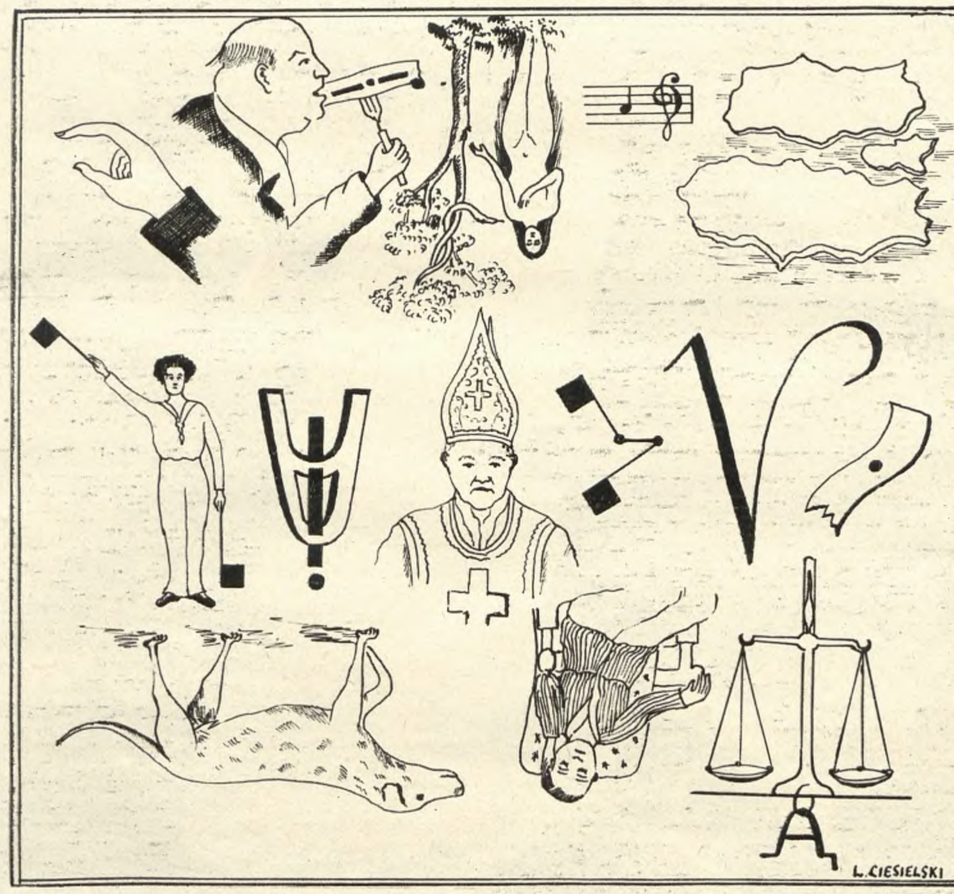
Po ukazaniu się „Drogi przez wieś" chłopi zabrali się gorliwie do jej czytania. Niejeden z nich odgrażał się Burkowi, że go tak „obazgrał na cały świat", drugi cieszył się i nadymał, że aż „w gazytach o nim się pise", wszyscy zaś byli dumni, że z ich szeregu wyszedł człowiek, walczący niezłomnie piórem o nowy typ chłopa, wolnego, świadomego swych celów i obowiązków obywatela, gospodarującego na swojej roli w sposób nowoczesny, zrywającego z dawnemi przesądami i przeorywującego nietylko zagony, ale przedewszystkiem duszę swoją.

Jan Łukaszek.

Z ostatnich odkryć archeologicznych.
REBUS.

(Ułoż. L. Ciesielski — Klub Szaradzistów).

Dla ułatwienia rozwiązania podajemy początkowe litery wyrazów: C, o, w, b, g, s, u.



Lato przeszło...

SZARADA.

(Ułoż. „Junona" — Warsz. Klub Szaradz.).

Raz-druga!
Czemuś zwiędła tak wcześnie?
Konwaljo!
Gdzież upojne twe wonie?
Już jesień!
Lato przeszło jak we śnie!
Już jesień!
Gdzież się przed nią uchronię?
Jak zimno!
Na wieżycy kościoła
Trzy wnękach
nietoperze łopocą,
w ciemnościach
ktoś tam płacze i woła,
i słychać
piąty-szósty krzyk nocą!
Dnie chmurne,
wiatr zawodzi, narzeka,
i śpiewa
w **siódmej-pierwszej** wysokiej,
łan wrzosów
raz-dwa-sześć się zdaleka
po niebie
pędzą białe obłoki!
Gdzie spojrzę —
Widzę barwy przecudne,
gdzie stąpię —
czwór-pięć-trzecie kwietniki!
Dokoła
czwarte-piąte-sześć-siódme, —
żal wzrasta...
...nie podzielę go z nikim!

Za rozwiązanie powyższych dwóch zadań, redakcja „Światowida" przeznacza

TRZY NAGRODY.

Pierwsza zł. 20.—, druga zł. 10.—, trzecia prenumerata miesięczna od 1 — 30 listopada 1935 r.

Rozwiązania należy nadsyłać najpóźniej do dnia 12 października 1935 r. wraz z załączonym kuponem.

Rozwiązanie z N-ru 37:

SZARADA: Szarada na pożegnanie lata błogiego.

REBUS: Nie sądź ludzi po zachceniach — ale prawdy szukaj w czynie.

Trafne rozwiązanie zagadek z N-ru 37 nadesłali:

„J. Alis", Warszawa; Tadeusz Daszkiewicz, Rembertów; Stan. Kamiński, Warszawa; Jasia Markowska, Warszawa; Marja Gawryleni, Baranowicze: „Bebe" — Baranowicze; Zygmunt Pieracki, Wilno; Feliks Brosławski, Baranowicze; Marja Dobrzańska, Przemyśl; Zofja Tryhubczakówna, Kraków; Tadeusz Kubiczek, Chorzów; inż. Zygmunt Słowikowski, Warszawa; Bogusia Mendralówna, Rzeszów; Władysław Ostrowski, Żywiec; Marja Ochońska, Żywiec; Jan Badura, Szopienice; Marja Hołogowa, Poznań; Stanisław Kaszubski, Dobre; „Wilnianin"; Jan Maziarz, Ozorków; Stanisław Domagalik, Będzin; Czesław Mączewski, Piotrowice; Eugenja Mączewska, Piotrowice; **K. Ćwiertniakówna, Zaleszczyki (zł. 20.—)**; Janina Falkiewiczowa, Poznań; Marja Kuberska, Poznań; Bolesław Nycz, Poznań; Marja Mosiewiczówna, Kołomyja; Marja Baworowska, Klimiec; Marja Bugajska, Skidel; Janina Skrzypczakówna, Ceradz Kościelny; St. Mikowska, Warszawa; Zb. Block, Poznań; Józefa Drabik, Warszawa; Kazimierz Wojciechowski, Wieluń; Juljanna Aleksiejewa, Białystok; Zygmunt Wiśniewski, St. Łapy; Stanisław Wojciechowski, Kraków; Anna Loeglerowa, Lwów; M. Piątkowski, Bielsko; Konrad Oślizło, Bieruń Stary; **Maciej Janusz Racięcki, Wejherowo (zł. 10.—)**; Wł. Bereśniewicz, Dąbie; Michał Adamczyk, Siedlce; Malwina Kozubska, Kraków; „Marjanek", Kraków; dr W. Womperski, Starachowice; Wanda Gąsiorowska, Witarzyce; W. Nosé, Anin; Zygmunt Tietz, Warszawa; Zygmunt Łebek, Miechów; Bronisława Ramułtowa, Jeżów; Józef Gołębiowski, Kraków; Ludwik Wawrzyczek, Kończyce Małe; Bronisław Kaczmarczyk, Wolsztyn; K. Młyniec, Kraków; Czesław Błażejowski, Ząbki; Kazia Tymkówna, Lwów; Józef Misiołek, Łęzyny; Teresa Iwaszkiewiczówna, Grodziec; Mieczysław Drozd, Krynica; Wł. Hahorkiewicz, Skawina; Józef Ruta, Wieluń; Marja Flisarska, Kraków; Irena Lewicka, Lwów; Janina Gillowa, Warszawa; N. Kazimierz Kozłowski, Warszawa; Rena Ustaszewska, Warszawa; Teofil Sobecki, Poznań; Wacław Tyblewski, Poznań; Stanisław Nowicki, Poznań; Marjanna Granusz, Poznań; Leszek Rudkowski, Cieżów; Władysław Nycz, Szelków-Nowy; Józef Urban, Targanica; Zofja Maksymowiczowa, Lwów; inż. Zygmunt Łabęcki, Chorzów; **ppor. Kazimierz Hrynkiewicz, Wilno** (prenumerata miesięczna „Światowida" od 1—30 listopada 1935 r.).

Nagrody otrzymali pp. K. Ćwiertniakówna, Zaleszczyki (zł. 20.—), Maciej Janusz Racięcki, Wejherowo (zł. 10.—), oraz ppor. Kazimierz Hrynkiewicz, Wilno (prenumerata miesięczna „Światowida" od 1 — 30 listopada 1935 r.).

Nagrody pieniężne redakcja „Światowida" prześle niebawem.

BEZPŁATNE PORADY
Z DZIEDZINY KOSMETYKI, HIGJENY i KULTURY FIZ.
pod redakcją MARY MAYER
kierowniczki szkoły i atelier kosmetyki
W WARSZAWIE, KRÓLEWSKA 2

ZASMUCONA LENA. Pani to już należy do kategorji czytelniczek, zapisanych w rubryce STAŁA KORESPONDENTKA. Ślicznie i przyjemnie Pani pisze. Z radością odczytuje się Pani słowa. — Wstęp listu jest nagrodą za czas, użyty na odpowiedź. Pisze Pani tak: „Przedewszystkiem kochanej Pani dziękuje za skuteczną poradę na moją suchą cerę, skłonną do zmarszczek, która po przeprowadzeniu kuracji stała się elastyczniejsza... Odpowiedzią ucieszyłam się bardzo i jeszcze raz stokrotnie dziękuję". — Tak pisze Pani Lena. Jestem z tego rada. Każdy człowiek chętniej i intensywniej pracuje, gdy ma ku temu impuls, wynik dodatni swej pracy, gdy widzi, że rezultaty jego pracy są widoczne. Niestety, tak niewiele czytelniczek umie i potrafi ocenić tę pracę na dalszą metę. Pracę bezinteresowną całkowicie. Nie wystarczy przysięgać i obiecywać w pierwszym liście, aby w ten sposób zdobyć przepis, receptę, radę. Trzeba być w kontakcie. Należy go nieprzerywać, bo cała porada, cały wysiłek obustronny pójdzie na marne. Kontakt musi być podsycany wieczną dbałością zarówno korzystającej z porady, jak i tej, która porady udziela. — Zabawiwszy się w pedagogikę wracam do sedna sprawy, do istoty dzisiejszego listu. — Cierpi Pani na straszny łojotok skóry głowy. włosy wypadają i choć łupieżu niema, jednak włosy są lepkie, tłuste i nieprzyjemne. Proszę Pani, trzeba będzie zastosować całą kurację narazie, a w przyszłości pieczołowicie pielęgnować je. Rozpoczniemy od codziennego dwukrotnego szczotkowania zrana i wieczorem. Naturalnie o ondulacji niema mowy, zresztą obecnie jest tyle typów uczesania i włosy gładkie są tak bardzo „noszone", że jestem pewna, nie sprawi to Pani najmniejszej trudności. — Wyczesane i wyszczotkowane włosy to jeszcze nie wszystko. Codziennie wieczorem należy wykonać masaż skóry owłosionej. Przedział po przedziale, raz koło razu, w odstępach conajwyżej jednocentymerowych nacierać skórę głowy następującym preparatem: Rp.: Ac. salic 1,5 Leningall, Euresoli 5,0 — Epicarini 10,0 — Oleum ricini 1,5 — Spir. vini 200,0 M. S. S. — W ciągu całego tygodnia powtarzać zabieg — dopiero po upływie siedmiu dni umyć włosy w czystem mydle potasowem, spłókać naparem rumianku i hyzopu w równych częściach — przerwać masaż pierwszym preparatem na okres 10 dni, podczas których codziennie zrana należy wcierać w skórę głowy tonik wzmacniający: Rp.: Spir. lavandulae 75,0 — Tincturae quillaiae 2,0 — Oleum ricini 12,0 — Acidi borici 1,25. — Po 10 dniach umyć włosy — przerwać na okres tygodnia wszelkie zabiegi, prócz szczotkowania, a po tygodniu przeprowadzić jeszcze jedną, jak wyżej przepisaną kurację.

SWIATOWID WYCHODZI W KAŻDĄ SOBOTĘ W KRAKOWIE, POZNANIU, WARSZAWIE, LWOWIE I WILNIE.
REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Kraków, Wielopole 1.
TELEFONY: 150-60 (centrala), 150-61, 150-62, 150-63, 150-64, 150-65.
Oddział w Warszawie: Krakowskie Przedm. 9, Tel. 208-63 i 234-65.
Numer konta P. K. O. w Krakowie 404.200 — w Warszawie 140.725.

Prenumerata kwartalna zł. 6.50. Zagranicą zł. 9.50.
Prenumerata miesięczna zł. 2.20. Zagranicą zł. 3.20.
Wydawca i naczelny redaktor:
MARJAN DĄBROWSKI
Kierownik literacki i redaktor odpowiedzialny: Dr. JÓZEF FLACH.
Zakłady graficzne „Ilustrowanego Kuryera Codziennego w Krakowie pod zarządem Feliksa Korczyńskiego.

MIĘDZYNARODOWE ZAWODY HIPPICZNE W WARSZAWIE.



W Warszawie na
stadjonie w Ła
zienkach odby
wają się Między
narodowe Kon
kursy Hippiczne
Na zdjęciu gen
Rómmel, składa
jący gratulacj
por. Brandtow
(Niemcy), zwycię
zcy na „Baroni
IV“ w konkursi
potęgi skoku.

Ag. Fot. „Światowid